Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2754

29.10.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/2754 DER KOMMISSION

vom 29. Oktober 2024

zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern ([1]) (im Folgenden „Grundverordnung"), insbesondere auf Artikel 15,

nach Anhörung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Einleitung der Untersuchung

(1) Am 4. Oktober 2023 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission") nach Artikel 10 Absatz 8 der Grundverordnung von Amts wegen eine Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge („battery electric vehicles" — im Folgenden „BEV") für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffenes Land", „VR China" oder „China") in die Union ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([2]) (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung").

(2) Die Kommission leitete die Untersuchung mit der Begründung ein, dass die BEV-Einfuhren mit Ursprung in der VR China subventioniert werden und dadurch den Wirtschaftszweig der Union schädigen ([3]).

(3) Nach einer eingehenden Analyse der jüngsten Marktentwicklungen und unter Berücksichtigung der Sensibilität des Elektrofahrzeugsektors und seiner strategischen Bedeutung für die EU-Wirtschaft in Bezug auf Innovation, Wertschöpfung und Beschäftigung sammelte die Kommission Marktinformationen aus verschiedenen unabhängigen Quellen. Diese Informationen zeigten tendenziell das Vorliegen einer Subventionierung durch die VR China, die sich negativ auf die Lage des BEV-Wirtschaftszweigs der Union auswirkte.

(4) Auf der Grundlage ohne Weiteres verfügbarer Informationen lagen hinreichende Beweise dafür vor, dass die BEV-Einfuhren mit Ursprung in der VR China in den Genuss anfechtbarer Subventionen der Regierung der Volksrepublik China (im Folgenden „chinesische Regierung") kommen. Dank dieser Subventionen konnten die Einfuhren ihren Marktanteil in der Union zum Nachteil des Wirtschaftszweigs der Union rasch erhöhen.

(5) Die verfügbaren Beweise zeigten die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Anstiegs der subventionierten Niedrigpreiseinfuhren, die eine unmittelbare Gefahr einer Schädigung eines bereits anfälligen Wirtschaftszweigs der Union darstellen würden. Solch ein massiver Anstieg der Niedrigpreiseinfuhren, die einen erheblichen Marktanteil auf einem rasch wachsenden Markt erreichen würden, auf dem im Zuge des Übergangs des Unionsmarkts zur vollständigen Elektrifizierung erhebliche und nachhaltige Investitionen erforderlich sind, würde dazu führen, dass der Wirtschaftszweig der Union schwere Verluste erleiden würde, die rasch untragbar werden könnten.

([1]) ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55.

([2]) Bekanntmachung der Einleitung eines Antisubventionsverfahrens betreffend die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj).

([3]) Der allgemeine Begriff „Schädigung" im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Grundverordnung bedeutet, dass ein Wirtschaftszweig der Union bedeutend geschädigt wird oder geschädigt zu werden droht oder dass die Errichtung eines Wirtschaftszweigs der Union erheblich verzögert wird.

(6) Da die Kommission unter diesen besonderen Umständen über ausreichende Beweise für das Vorliegen einer Subventionierung, einer drohenden Schädigung und eines ursächlichen Zusammenhangs verfügte, die für die Einleitung einer Antisubventionsuntersuchung erforderlich sind, beschloss sie nach Artikel 10 Absatz 8 der Grundverordnung, eine solche Untersuchung einzuleiten, ohne einen schriftlichen Antrag des Wirtschaftszweigs der Union oder einen Antrag in seinem Namen erhalten zu haben.

(7) Vor der Einleitung der Antisubventionsuntersuchung unterrichtete die Kommission die chinesische Regierung von ihrem Beschluss, ein Verfahren von Amts wegen betreffend die Einfuhren neuer BEV aus der VR China einzuleiten, und forderte die chinesische Regierung nach Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung zu Konsultationen auf. Die chinesische Regierung nahm dieses Angebot an, und die Konsultationen fanden am 2. Oktober 2023 statt. Die Stellungnahmen der chinesischen Regierung wurden in den Konsultationen gebührend berücksichtigt. Es konnte jedoch keine einvernehmliche Lösung erzielt werden.

1.2. **Zollamtliche Erfassung**

(8) Wie in Erwägungsgrund 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1866 der Kommission ([4]) (im Folgenden „vorläufige Verordnung“) dargelegt, veranlasste die Kommission mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/785 der Kommission ([5]) (im Folgenden „Verordnung zur zollamtlichen Erfassung“) von sich aus die zollamtliche Erfassung der Einfuhren neuer BEV für die Personenbeförderung mit Ursprung in China ab dem 7. März 2024.

1.3. **Vorläufige Maßnahmen**

(9) Gemäß Artikel 29a der Grundverordnung übermittelte die Kommission den Parteien am 12. Juni 2024 eine Zusammenfassung der vorgeschlagenen vorläufigen Zölle sowie Einzelheiten zur Berechnung der Subventionsspannen. Die interessierten Parteien wurden aufgefordert, innerhalb von drei Arbeitstagen zur Richtigkeit dieser Berechnungen Stellung zu nehmen. Stellungnahmen gingen von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Herstellern BYD Group, SAIC Group und Geely Group sowie von den ausführenden Herstellern Great Wall Motor Co. Ltd. (im Folgenden „GWM“), Spotlight Automotive Co. Ltd. (im Folgenden „Spotlight“) und Volkswagen (Anhui) Automotive Co. Ltd. (im Folgenden „Volkswagen (Anhui)“) ein.

(10) Am 4. Juli 2024 führte die Kommission mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1866 vorläufige Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von BEV mit Ursprung in China ein.

1.4. **Weiteres Verfahren**

(11) Nach der Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage vorläufige Ausgleichsmaßnahmen eingeführt worden waren (im Folgenden „vorläufige Unterrichtung“), übermittelten die BYD Group, die SAIC Group und die Tochtergesellschaften der Geely Group Polestar Performance AB (im Folgenden „Polestar“) und Volvo Car Cooperation, die ausführenden Hersteller Dongfeng Group, GWM, NIO Holding (im Folgenden „NIO“), Spotlight, Tesla (Shanghai) Co. Ltd. (im Folgenden „Tesla (Shanghai)“) und Volkswagen (Anhui) sowie die chinesische Regierung, die chinesische Handelskammer für die Ein- und Ausfuhr von Maschinen und Elektronikerzeugnissen (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products — im Folgenden „CCCME“), der Chinesische Verband der Automobilhersteller (China Association of Automobile Manufacturers — im Folgenden „CAAM“), die Unionshersteller Unternehmen 18, Unternehmen 22 und Unternehmen 24 und der deutsche Verband der Automobilindustrie e. V. Stellungnahmen.

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/1866 der Kommission vom 3. Juli 2024 zur Einführung eines vorläufigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj).

([5]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/785 der Kommission vom 5. März 2024 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2024/785, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/785/oj).

(12) Zunächst stellte die Kommission fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung ausführlich zu den Bewertungen, die die Kommission in der vorläufigen Verordnung zur Schädigung und zur Schadensursache vorgenommen hat, Stellung genommen haben, allerdings häufig ohne die in dieser Verordnung enthaltenen Feststellungen der Kommission und deren Begründung anzuerkennen. Auch wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung zahlreiche Anmerkungen, die sie bereits in ihren Stellungnahmen nach der Einleitung vorgebracht hatten, jedoch erneut, ohne auf die spezifischen Erläuterungen und die Verweise auf die einschlägigen Beweise einzugehen, die die Kommission in der vorläufigen Verordnung vorgelegt hat. Die Kommission stellte ferner fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung hauptsächlich die von der Kommission vorgenommene Analyse kritisiert haben, ohne diesbezüglich neue Beweise vorzulegen oder die getroffenen Aussagen durch Beweise zu untermauern. In den nachstehenden Abschnitten ist die Kommission ausführlich auf die von der CCCME vorgebrachten Anmerkungen eingegangen, ohne jedoch identische Anmerkungen in den verschiedenen Abschnitten erneut anzuführen.

(13) Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, erhielten Gelegenheit zur Anhörung. Es fanden Anhörungen mit der BYD Group, der CCCME, der Geely Group, der chinesischen Regierung, Polestar, der SAIC Group, Spotlight, Volkswagen (Anhui), Unternehmen 22, Unternehmen 24 und Unternehmen 27 statt.

(14) Die Kommission holte weiterhin alle Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen für notwendig erachtete, und prüfte sie. Bei ihren endgültigen Feststellungen berücksichtigte die Kommission die Stellungnahmen der interessierten Parteien und passte ihre vorläufigen Schlussfolgerungen gegebenenfalls an. Um über umfassendere Daten zu den Verkaufspreisen, den Herstellkosten und der Rentabilität in der Union in der Zeit nach dem Untersuchungszeitraum zu verfügen, forderte die Kommission die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf, zusätzliche Informationen bereitzustellen. Alle in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller übermittelten die erbetenen Informationen.

(15) Am 20. August 2024 unterrichtete die Kommission alle interessierten Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie beabsichtigte, einen endgültigen Ausgleichszoll auf die Einfuhren von BEV mit Ursprung in der VR China einzuführen (im Folgenden „endgültige Unterrichtung“). Allen Parteien wurde eine Frist eingeräumt, innerhalb der sie zu der endgültigen Unterrichtung Stellung nehmen konnten.

(16) Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, erhielten nach der endgültigen Unterrichtung auch Gelegenheit, angehört zu werden. Die Anhörung fand mit der SAIC Group, Unternehmen 27, der BYD Group, der CCCME, der chinesischen Regierung, Tesla (Shanghai), der Geely Group, Unternehmen 22 und Polestar statt.

(17) Nach der endgültigen Unterrichtung gingen Stellungnahmen von der BYD Group, CATL, der chinesischen Regierung, Tesla (Shanghai), GWM, der CCCME, der CAAM, der SAIC Group, der Geely Group, des VDA, von Eurofer, Unternehmen 27, Unternehmen 18, Unternehmen 24, Unternehmen 22 und Polestar ein.

(18) Angesichts dieser Stellungnahmen überarbeitete die Kommission einige ihrer vorläufigen Feststellungen, änderte einige der Erwägungen, auf deren Grundlage sie beabsichtigte, einen endgültigen Ausgleichszoll einzuführen, und unterrichtete alle interessierten Parteien am 9. September 2024 darüber (im Folgenden „zusätzliche endgültige Unterrichtung“).

(19) Stellungnahmen zur zusätzlichen endgültigen Unterrichtung gingen von der chinesischen Regierung, der CCCME, BYD, Tesla, Smart und Unternehmen 18 ein (nur in vertraulicher Fassung). Zudem reichte Unternehmen 18 auch nach Ablauf der Frist für Stellungnahmen zu der zusätzlichen Unterrichtung Stellungnahmen in vertraulicher Fassung ein. Die meisten dieser Stellungnahmen wurden bereits in der jeweiligen vertraulichen Fassung an das Unternehmen behandelt.

1.5. **Stichprobenverfahren**

1.5.1. *Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller*

(20) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung zum einen vor, dass die Stichprobe der Unionshersteller nicht bekannt und nicht repräsentativ sei, und zum anderen, dass die interessierten Parteien die Repräsentativität der Stichprobe nicht einschätzen könnten. Die CCCME und die chinesische Regierung bemängelten ferner, dass nicht bekannt sei, ob Erstausrüster in der Union in die Stichprobe

einbezogen wurden, ob es sich bei allen in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen um Erstausrüster/Unternehmen in der Union handelt, die von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergehen, oder ob die Stichprobe andere BEV-Hersteller enthält, da sich die Unionshersteller, die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergehen, möglicherweise in einer schlechteren wirtschaftlichen Lage befänden als andere Unionshersteller. Die CCCME und die chinesische Regierung wandten außerdem ein, dass die Stichprobe der Unionshersteller nicht repräsentativ sei, da die Kommission den Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit nicht in Bezug auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller angewandt habe, obwohl er in Bezug auf die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller angewandt worden sei. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten darüber hinaus vor, dass der Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit in Bezug auf den Wirtschaftszweig der Union in früheren Handelsschutzuntersuchungen angewandt worden sei, wie z. B. im Fall von *Silicium-Metall aus China* ([6]), in dem zwei Produktionseinheiten (FerroPem und FerroAtlantica) der Herstellergruppe in der Union, der Ferroglobe Group, als verbundene Parteien angesehen worden seien und die Produktion beider Produktionseinheiten des Unionsherstellers zusammen betrachtet worden sei. Die CCCME und die chinesische Regierung führten überdies an, dass der Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit für die Ermittlung der Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union von Bedeutung sei, die für die Analyse der Preisunterbietung und der Verhinderung von Preiserhöhungen mit dem Ausfuhrpreis verglichen würden.

(21) Wie in Erwägungsgrund 12 der vorläufigen Verordnung erläutert, wurde den Unionsherstellern Anonymität gewährt, da das Risiko erheblicher negativer Auswirkungen in Form von Vergeltungsmaßnahmen bestand. Daher kann die Kommission die Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller nicht offenlegen. Die Anonymität, die den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern gewährt wurde, führt jedoch nicht dazu, dass die Stichprobe nicht repräsentativ ist. Wie in Erwägungsgrund 26 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stützte sich die Bildung der Stichprobe auf die größte repräsentative Verkaufs- und Produktionsmenge der gleichartigen Ware in der Union im Untersuchungszeitraum ([7]). Die Kommission berücksichtigte auch die geografische Verteilung der Unionshersteller innerhalb der Union und sorgte für die Einbeziehung eines breiten Spektrums von BEV-Modellen. Auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entfielen im Untersuchungszeitraum 38 % der Verkäufe und 34 % der gesamten Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union. Des Weiteren fügte die Kommission nach dem Kontrollbesuch bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern am 4. Juni 2024 einen Aktenvermerk ([8]) bei und bestätigte, dass auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Untersuchungszeitraum 32 % der Verkäufe in der Union und 30 % der Produktion in der Union entfielen. Würde darüber hinaus offengelegt, ob es sich bei allen in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen um Erstausrüster handelt, die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor hergestellt haben und nun BEV herstellen, dann würde gleichermaßen unvermeidlicherweise die Identität bestimmter Unionshersteller offengelegt, was einen Verstoß der Kommission gegen ihre rechtliche Verpflichtung darstellen würde, die den Unionsherstellern gewährte Anonymität zu wahren. Daher wurde der Antrag auf Offenlegung dieser Informationen abgelehnt.

(22) Schließlich hat die CCCME den Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit mit der Stichprobenbildung auf Ebene der Gruppe verwechselt. Aus Gründen der Klarheit sei darauf hingewiesen, dass der Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit unter bestimmten Voraussetzungen bei der Berechnung des Ausfuhrpreises auf der Stufe ab Werk (d. h. am Werkstor des Herstellers) zur Berechnung der Dumpingspanne angewandt wird. Bei dieser Antisubventionsuntersuchung musste die Kommission keinen Ausfuhrpreis ab Werk berechnen, und somit findet dieser Grundsatz in dieser Untersuchung keine Anwendung. Was die Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller betrifft, so unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien bei der Einleitung der Untersuchung darüber, dass sie auf der Ebene der Produktionseinheiten und nicht auf Gruppenebene erfolgen werde. ([9]) Dies ist die gängige Praxis der Kommission bei der Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller, und es lagen keine Informationen vor, die hätten nahelegen können, dass bei dieser Untersuchung ein anderer Ansatz gerechtfertigt wäre. Die CCCME und die chinesische Regierung legten diesbezüglich ebenfalls keine Beweise vor. Darüber hinaus hat die Kommission in der „Silicium-Metall aus China" betreffenden Untersuchung entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung nicht den Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit angewandt, sondern zwei Hersteller aus derselben Gruppe untersucht. Schließlich wurde bei dieser Untersuchung, wie in Erwägungsgrund 1023 der vorläufigen Verordnung erläutert, die Preisunterbietungsspanne auf der Stufe des Händlereinkaufspreises in der Union berechnet, die nicht gleich der Stufe ab Werk ist.

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2022/1394 der Kommission vom 11. August 2022 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Silicium mit Ursprung in der Volksrepublik China, ausgeweitet auf aus der Republik Korea und Taiwan versandtes Silicium, ob als Ursprungserzeugnisse aus diesen Ländern angemeldet oder nicht, im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 211 vom 12.8.2022, S. 86).

([7]) Wie in Erwägungsgrund 9 der vorläufigen Verordnung erläutert, betraf die Untersuchung von Subventionierung und Schädigung den Zeitraum vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2023 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum" oder „UZ"). Die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum").

([8]) t24.004547.

([9]) Diese Informationen wurden im Stichprobenformular der Unionshersteller angegeben, das bei Einleitung der Untersuchung auf der Website der GD Handel zur Verfügung gestellt wurde.

(23) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 24 bis 45 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

1.5.2. *Bildung einer Stichprobe der Einführer*

(24) Da keine Stellungnahmen zur Bildung der Stichprobe der Einführer eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 46 und 47 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

1.5.3. *Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in der VR China*

(25) Nach der vorläufigen Unterrichtung führte die BYD Group an, dass die Auswahl der Stichprobe die resultierenden Feststellungen verzerrt habe, da Tesla (Shanghai) trotz seiner großen Menge an BEV-Ausfuhren auf den Unionsmarkt nicht in die Stichprobe einbezogen worden sei, und dass die Kommission die Stichprobe bei fast jeder Handelsschutzuntersuchung auf der Grundlage der Ausfuhrmenge gebildet habe. Die BYD Group brachte ferner vor, dass die Kommission keine klare Erklärung dafür geliefert habe, dass sie Tesla (Shanghai) nicht in die Stichprobe einbezogen hat und aus welchem Grund sie dem Antrag von Tesla (Shanghai) auf individuelle Ermittlung stattgegeben hat.

(26) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME erneut vor, dass die Stichprobe der chinesischen ausführenden Hersteller ergebnisorientiert, verzerrt und nicht mit Artikel 27 Absatz 1 der Grundverordnung vereinbar sei. Insbesondere die Nichteinbeziehung von Tesla (Shanghai) in die Stichprobe der chinesischen ausführenden Hersteller stehe im Widerspruch zum eigentlichen Zweck der Stichprobenbildung und zur Grundverordnung und spiegele den diskriminierenden Ansatz der Kommission wider. Wie die chinesische Regierung und die CCCME anführten, habe die Nichteinbeziehung von Tesla (Shanghai) dazu geführt, dass die Stichprobe nicht repräsentativ sei, und es sei möglich gewesen, Tesla (Shanghai) in dem Zeitraum angemessen zu untersuchen. Darüber hinaus hätten der Kommission Zeit und Ressourcen zur Verfügung gestanden, um dieses Unternehmen zu überprüfen und seine Subventionsspanne zu ermitteln, sodass es von Beginn an in die Stichprobe hätte einbezogen werden können. Indem die Kommission Tesla (Shanghai) nicht in die Stichprobe einbezogen habe, habe sie den gewogenen durchschnittlichen Zoll für die mitarbeitenden nicht in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller künstlich erhöht, was zeige, dass der Ansatz gezielt und selektiv sei.

(27) Die Kommission wies darauf hin, dass ähnliche Vorbringen bereits in den Erwägungsgründen 54 und 55 der vorläufigen Verordnung behandelt wurden. Die Bildung der Stichprobe entsprach in vollem Umfang den Bestimmungen des Artikels 27 der Grundverordnung, wobei den Besonderheiten des Falles Rechnung getragen wurde; die Stichprobe wurde daher als repräsentativ für den chinesischen BEV-Sektor angesehen. Die Kommission verfolgte bei der Bildung der Stichprobe keinen gezielten und selektiven Ansatz. Die Gründe, aus denen die Kommission dem Antrag auf individuelle Ermittlung stattgegeben hat, werden in Erwägungsgrund 30 dieser Verordnung erläutert. Dass die Kommission für Tesla (Shanghai) eine individuelle Subventionsspanne erstellen konnte, bedeutet nicht, dass die Einbeziehung dieses Ausführers zum Zeitpunkt der Bildung der Stichprobe möglich oder angemessen gewesen wäre.

(28) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 48 bis 76 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

1.6. **Individuelle Ermittlung**

(29) Tesla (Shanghai), ein ausführender Hersteller in der VR China, stellte einen Antrag auf individuelle Ermittlung nach Artikel 27 Absatz 3 der Grundverordnung, dem stattgegeben wurde.

(30) Die Kommission gab dem Antrag von Tesla (Shanghai) auf individuelle Ermittlung statt, weil sie in Anbetracht der einfachen Unternehmensstruktur dieses Unternehmens über genügend Zeit und Ressourcen für die Prüfung des Unternehmens verfügte. Es gingen keine weiteren Anträge auf individuelle Ermittlung ein.

1.7. **Vorbringen zu Verfahrensfragen und Verteidigungsrechten**

(31) Nach der vorläufigen Unterrichtung nahmen die BYD Group, der CAAM, die CCCME, die Geely Group, die chinesische Regierung, die SAIC Group und NIO zu Verfahrensfragen Stellung.

(32) Nach der endgültigen Unterrichtung äußerten sich die CCCME und die chinesische Regierung zu Verfahrensfragen.

(33) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der CAAM vor, dass die Kommission Unternehmen ersucht habe, über den Rahmen der Untersuchung hinaus Informationen, Einzelheiten und „Geschäftsgeheimnisse“ vorzulegen.

(34) Die Kommission widersprach diesem Vorbringen. Die Kommission hielt die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern und den mit ihnen verbundenen Parteien angeforderten Informationen für erforderlich, um das Vorliegen anfechtbarer Subventionen für BEV sowie deren Teile und Komponenten zu beurteilen. Darüber hinaus ist, wie bereits in Erwägungsgrund 284 der vorläufigen Verordnung dargelegt, keine beteiligte Partei, sondern die Kommission dafür zuständig, zu entscheiden, welche Informationen als für die Untersuchung notwendig erachtet werden. Die Kommission weist ferner darauf hin, dass die im Rahmen dieser Untersuchung eingeholten Informationen nach Maßgabe von Artikel 29 Absatz 6 der Grundverordnung nur zur Beurteilung des Vorliegens einer anfechtbaren Subventionierung im Einklang mit der Grundverordnung und dem Subventionsübereinkommen herangezogen wurden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(35) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass die Einleitung der Untersuchung von Amts wegen nicht gerechtfertigt gewesen sei. Die BYD Group wandte ein, dass die Formulierung „besondere Umstände“ in Artikel 10 Absatz 8 der Grundverordnung etwas mehr beinhalten müsse, als in Artikel 10 Absatz 2 derselben Verordnung vorgesehen sei, und dass in den Erläuterungen in der Einleitungsbekanntmachung eine Situation beschrieben werde, die sich nicht von der Einleitung der Untersuchung auf der Grundlage eines schriftlichen Antrags unterscheide.

(36) Die BYD Group fügte hinzu, dass es sich bei den Beweisen, auf deren Grundlage die Kommission die Untersuchung eingeleitet habe, um eine Zusammenstellung mutmaßlicher Subventionen gehandelt habe, die auf Medienberichten, öffentlich zugänglichen geprüften Finanzberichten bestimmter Holdinggesellschaften von Unternehmen, die nicht nur BEV herstellen, und einer Liste von Strategien und Verweisen aus früheren Untersuchungen zu Einfuhren von verschiedene Wirtschaftszweige betreffenden Waren aus China basierten, und dass eine Auflistung einer Reihe von Strategien und Subventionen aus früheren Fällen weder als mit den Bestimmungen des Artikels 11.2 des Subventionsübereinkommens vereinbar noch dem Standard der Hinlänglichkeit der Beweise in Bezug auf den BEV-Wirtschaftszweig entsprechend angesehen werden könne.

(37) Darüber hinaus brachte die BYD Group vor, dass die Aussagen über eine drohende bedeutende Schädigung und insbesondere über die Umstellung der Produktionsstrukturen der Automobilindustrie der Union keine Einleitung der Untersuchung von Amts wegen rechtfertigen könnten, da die wirtschaftliche Gesamtleistung des Wirtschaftszweigs der Union eine recht starke Zukunftsdynamik aufweise.

(38) Die Kommission erinnerte daran, dass das Einleitungsdokument und der Vermerk ausreichende Beweise für das Vorliegen einer Subventionierung, einer drohenden Schädigung und eines ursächlichen Zusammenhangs enthielten, wie nach Maßgabe von Artikel 10 Absatz 8 der Grundverordnung für die Einleitung einer Antisubventionsuntersuchung erforderlich, und dass die besonderen Umstände für die Einleitung dieses Verfahrens sowohl im Einleitungsdokument ([10]) als auch in der Einleitungsbekanntmachung ([11]) ausführlich dargelegt wurden. Darüber hinaus hat die Kommission, wie bereits in Erwägungsgrund 119 der vorläufigen Verordnung dargelegt, für alle im Einleitungsdokument angeführten verschiedenen Regelungen die Rechtsgrundlage, die Spezifität dieser Subventionsregelungen für den BEV-Wirtschaftszweig und, soweit die Kommission Zugang dazu hatte, detaillierte Informationen aus öffentlich zugänglichen Quellen über die Höhe der Subventionen vorgelegt, die die chinesische Regierung den ausführenden BEV-Herstellern gewährte. Daher gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass sie über ausreichende Beweise für eine anfechtbare Subventionierung im Sinne der Grundverordnung und des WTO-Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen (im Folgenden „Subventionsübereinkommen“) verfügte. Die Kommission wies darauf hin, dass die BYD Group nicht das Bestehen von Strategien, sondern nur das Ausmaß, in dem sie für den BEV-Wirtschaftszweig verbindlich sind, bestreitet. Die Kommission stellte ferner fest, dass die ohne Weiteres verfügbaren Informationen Beweise dafür lieferten, dass der BEV-Wirtschaftszweig in mehreren Regierungsdokumenten erwähnt wird. Die BYD Group legte keine Beweise dafür vor, dass die betreffenden Dokumente nicht für die betroffene Ware gelten würden. Daher wurden die Argumente als gegenstandslos angesehen.

([10]) Siehe Einleitungsdokument, S. 2-4.

([11]) ABl. C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj, Abschnitt 1.

(39) Darüber hinaus wurde in Erwägungsgrund 117 der vorläufigen Verordnung erläutert, dass die Kommission die Einleitung von Amts wegen im Einleitungsdokument hinreichend begründet hat. Insbesondere betrachtet die Kommission die rasche Marktdurchdringung durch die subventionierten Niedrigpreiseinfuhren von BEV aus der VR China, die den Wirtschaftszweig der Union unwiederbringlich zu schädigen droht, als besondere Marktdurchdringung, die die Einleitung einer Untersuchung von Amts wegen rechtfertigt. Die Subventionierung des chinesischen BEV-Wirtschaftszweigs führte zu einem großen und beschleunigten Zustrom von Einfuhren von in der VR China hergestellten BEV auf den Unionsmarkt zu Preisen, die die Preise drücken oder Preiserhöhungen verhindern, die andernfalls eintreten würden, wodurch dem BEV-Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung zugefügt werden könnte, die aufgrund der technologischen Entwicklung und des Umfangs der erforderlichen FuE-Finanzierung unwiderruflich sein könnte. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(40) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die SAIC Group und NIO vor, dass die Kommission die vorläufigen Zölle in Anbetracht der Tatsache, dass die Einleitungsbekanntmachung der laufenden Untersuchung am 4. Oktober 2023 veröffentlicht worden sei, gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Grundverordnung spätestens am 4. Juli 2024 (d. h. „spätestens […] neun Monate nach der Einleitung des Verfahrens“) und nicht am 5. Juli 2024 hätte einführen müssen.

(41) Nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 des Rates ([12]) zur Festlegung der Regeln für die Fristen, Daten und Termine gilt jedoch: „Ist für den Anfang einer nach Tagen, Wochen, Monaten oder Jahren bemessenen Frist der Zeitpunkt maßgebend, in welchem ein Ereignis eintritt oder eine Handlung vorgenommen wird, so wird bei der Berechnung dieser Frist der Tag nicht mitgerechnet, in den das Ereignis oder die Handlung fällt.“ Dies bedeutet, dass das Anfangsdatum für die Berechnung der neunmonatigen Frist der Tag nach der Veröffentlichung der Einleitungsbekanntmachung, also der 5. Oktober 2023 war, und dass die Frist gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 am 5. Juli 2024 ablief. Die Kommission war der Auffassung, dass sie die einschlägigen Bestimmungen der Grundverordnung eingehalten hatte, und das Vorbringen wurde zurückgewiesen.

(42) Nach der vorläufigen Unterrichtung machte die Geely Group geltend, dass die kontinuierliche Übermittlung von Fragebogen und zusätzlichen Klarstellungsersuchen seitens der Kommission eine unangemessene Belastung für die Gruppe und einen Verstoß gegen ihre Rechte auf ein ordnungsgemäßes Verfahren dargestellt habe, da nämlich verlangt wurde, eine große Menge an Informationen nur eine Woche nach der Stichprobenbildung und noch vor Ablauf der gemäß dem Subventionsübereinkommen und der Grundverordnung vorgeschriebenen Mindestfrist von 30 Tagen für die Beantwortung des Fragebogens durch die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller bereitzustellen.

(43) Die Kommission ist der Auffassung, dass ihre Auskunftsersuchen angemessen waren, und sie hat bei ihren Dialog mit der Geely Group deren Verfahrensrechte in vollem Umfang geachtet. Die Kommission würdigte die Bemühungen der Geely Group um die Beantwortung der Fragebogen und Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen, die nach ihrer Auffassung in einem angemessenen Verhältnis zur Größe und Komplexität der Geely Group standen. Sie wies darauf hin, dass alle Antworten der Gruppe analysiert und nach Möglichkeit überprüft wurden, wodurch sichergestellt wurde, dass die von der Geely Group vorgelegten Informationen den Bemühungen der Gruppe entsprachen und zu Feststellungen führten, die der Situation der Gruppe im UZ am nächsten kamen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(44) Die Geely-Gruppe brachte ferner vor, dass die Kommission nach der Veröffentlichung des Fragebogens und des Beschlusses über die Stichprobe den Kreis der befragten Unternehmen erweitert habe ([13]). Von der Geely Group seien Informationen zu mehr als 120 Unternehmen zusammengestellt und vorgelegt worden, obgleich viele dieser Informationen für die Untersuchung nicht unmittelbar relevant gewesen seien. Durch diese unangemessene Belastung seien die Verfahrensrechte der Partei verletzt worden.

(45) Die Kommission wies darauf hin, dass der Kreis der befragten Unternehmen durch das Schreiben, auf das Bezug genommen wird, nicht erweitert wurde. Die verbundenen Unternehmen der Gruppe, die die im Schreiben der Kommission angegebenen Tätigkeiten ausübten, spielten bei der Feststellung der die Subventionierung der Gruppe betreffenden Sachverhalte in jeder Subventionsuntersuchung eine entscheidende Rolle. Zugleich stand die Zahl der befragten Unternehmen in einem angemessenen Verhältnis zur Größe und Komplexität der untersuchten Gruppe der Ausführer. Somit bekräftigten die von diesen verbundenen Unternehmen bereitgestellten Informationen lediglich die sachgemäßen Feststellungen der Geely Group, die der Situation der Gruppe während des Untersuchungszeitraums am nächsten kamen, wodurch sichergestellt wurde, dass die Rechte der Geely Group gewahrt wurden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

([12]) Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 des Rates vom 3. Juni 1971 zur Festlegung der Regeln für die Fristen, Daten und Termine (ABl. L 124 vom 8.6.1971, S. 1).

([13]) Schreiben der Kommission an die in die Stichprobe einbezogenen Ausführer „Kommission — Schreiben an die in die Stichprobe einbezogenen Ausführer AS689“ vom 25. Oktober 2024, TRON t23.005030.

(46) Die Geely Group machte ferner geltend, dass die Untersuchung die Gruppe extrem belastet habe. So habe sie mehr als 280 Antworten — oft unter Einhaltung sehr kurzer Fristen — übermittelt, Vor-Ort-Überprüfungen an drei Standorten über einen Zeitraum von 14 Wochen bewältigt und über 880 Kontrollunterlagen vorgelegt. Die wiederholten Anträge ([14]) gemäß Artikel 12.11 des Subventionsübereinkommens seien jedoch von der Kommission abgelehnt worden.

(47) Die Kommission stellte fest, dass alle Anträge der Geely Group während der gesamten Untersuchung gebührend berücksichtigt wurden. Die fehlenden Elemente, die zur Vervollständigung der Feststellungen der Gruppe erforderlich waren, wurden jedoch gemäß Artikel 28 der Grundverordnung und im Einklang mit den Standardverfahren der Antisubventionsuntersuchungen gemäß Artikel 10 Absatz 8 der Grundverordnung angefordert und herangezogen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(48) Nach der vorläufigen Unterrichtung führte die Geely Group an, dass i) die Kommission aufgrund der Anonymität, die den Unionsherstellern, Lieferanten und Einführern gewährt worden sei, die Daten über den Wirtschaftszweig der Union als vertraulich behandelt und somit die Offenlegung der wesentlichen Informationen über die Schadensbeurteilung erheblich beeinträchtigt habe, wodurch die Geely Group an der ordnungsgemäßen Ausübung ihrer Verteidigungsrechte gehindert worden sei, ii) die Geely Group nur wenig Einblick in die von der Kommission beim Wirtschaftszweig der Union eingeholten Informationen gehabt habe und iii) die Kommission allen Stellungnahmen von Parteien in der Union eine sehr weitgehende vertrauliche Behandlung vorbehalten habe.

(49) Die Kommission hat nicht alle den Wirtschaftszweig der Union betreffenden Informationen als vertraulich behandelt, sondern nur die Informationen, durch die die Identität der Unionshersteller hätte offengelegt werden können. Wie in Erwägungsgrund 16 der vorläufigen Verordnung erläutert, konnte die Kommission aufgrund der geringen Zahl von Gruppen, die BEV auf dem Unionsmarkt herstellen, und der zahlreichen verfügbaren öffentlichen und abonnementspflichtigen Informationen über diese Gruppen bestimmte Informationen über die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller nicht offenlegen, da aus diesen Informationen die Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller hätte hervorgehen können. In Abschnitt 4 der vorläufigen Verordnung hat die Kommission alle in der Grundverordnung geforderten Schadensindikatoren analysiert. Darüber hinaus fügte die Kommission wie bei jeder anderen Untersuchung die nichtvertraulichen Fragebogenantworten der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die nichtvertraulichen Schreiben zur Ankündigung des Kontrollbesuchs vor Ort sowie die nichtvertraulichen Kontrollberichte in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung ein. Entgegen dem Vorbringen der Geely Group hat die Kommission nicht allen Stellungnahmen von Parteien in der Union eine sehr weitgehende vertrauliche Behandlung vorbehalten. Es wurden ordnungsgemäße nichtvertrauliche Fassungen dieser Stellungnahmen in das nichtvertrauliche Dossier der Untersuchung aufgenommen. Die Geely Group hat nicht präzisiert, was in diesen Stellungnahmen fehlte. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(50) Nach der vorläufigen Unterrichtung wandten die CCCME, die chinesische Regierung, die Geely Group und die SAIC Group ein, dass die Kommission die CCCME und die chinesische Regierung nicht mit ausreichenden Erläuterungen und Einzelheiten zu den Berechnungen der Preisunterbietungsspanne versehen habe, weshalb diese nicht in der Lage gewesen seien, die Berechnungen zu verstehen und angemessene Stellungnahmen abzugeben. Insbesondere brachten die CCCME, die chinesische Regierung und die SAIC Group vor, dass die Kommission keine begründeten Erläuterungen dazu vorgelegt habe, wie die Angabe der Warenkennnummern (Product Control Numbers — PCN) und der auf Ebene der Warenkennnummern aggregierten Stückpreise und Mengen des Wirtschaftszweigs der Union zur Offenlegung der Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller hätte führen können, da die Daten der vier in die Stichprobe einbezogenen Hersteller doch aggregiert worden seien. Dieses Vorbringen wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal von der CCCME und der chinesischen Regierung angeführt.

(51) Daher ersuchten die CCCME, die chinesische Regierung und die SAIC Group die Kommission, Folgendes offenzulegen: i) die für die Preisvergleichbarkeit herangezogenen Warenkennnummern der chinesischen ausführenden Hersteller und der Unionshersteller; ii) Menge und Wert nach Warenkennnummer für die sieben Warenkennnummern des Wirtschaftszweigs der Union, die für den Vergleich herangezogen wurden. Die CCCME und die chinesische Regierung ersuchten die Kommission, Folgendes offenzulegen: i) die Preisunterbietungsspanne für die fünf vergleichbaren Warenkennnummern, d. h. ohne die sehr ähnlichen Warenkennnummern, und den prozentualen Anteil der Übereinstimmungen in Bezug auf die Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Ausführer und der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, wenn die beiden sehr ähnlichen Warenkennnummern auszuschließen sind; ii) die Unterschiede bei den PCN-Elementen und, ob Berichtigungen vorgenommen wurden, um den Unterschieden Rechnung zu tragen. Ein ähnlicher Antrag wurde auch von der SAIC Group gestellt. Die SAIC Group ersuchte die Kommission ferner, Folgendes offenzulegen: i) die Anzahl der von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern verkauften Warenkennnummern, ii) die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im UZ insgesamt verkauften Warenkennnummern und iii) die Menge

([14]) Antwort der Geely Group auf das Schreiben der Kommission über die Verwendung der verfügbaren Informationen „AS689 — VERTRAULICH — Geely Group — Antwort auf das Schreiben nach Artikel 28“ vom 30. April 2024, TRON t24.003464.

und den Wert der sieben mit den chinesischen Warenkennnummern übereinstimmenden Warenkennnummern als Prozentsatz der gesamten Unionsverkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass bekannt gewesen sei, dass die Verkäufe der BEV-Hersteller in der Union hauptsächlich auf die Luxus-/Premiumsegmente entfielen, in denen die chinesischen Hersteller, wenn überhaupt, nur unerhebliche Verkäufe verzeichneten, weshalb man die Menge der mit den Verkäufen der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller vergleichbaren Unionsverkäufe kennen müsse, um sich ein Bild von der Repräsentativität der Berechnung zu machen.

(52) Die Kommission hat die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Preisunterbietungsspanne nur gegenüber den drei in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern offengelegt. Es scheint jedoch, dass diese Unternehmen diese Unterlagen an die CCCME und die chinesische Regierung weitergegeben haben, obwohl diese Informationen gegenüber der CCCME und der chinesischen Regierung nicht offengelegt worden waren. Darüber hinaus vertrat die CCCME auch chinesische ausführende Hersteller, die nicht in die Stichprobe einbezogen waren, weshalb ihr die Kommission die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Preisunterbietungsspanne nicht übermittelte. Außerdem erhielten die drei in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller von der Kommission auch ihre detaillierten Berechnungen des dem Händler berechneten Verkaufspreises für jeden ihrer Verkäufe. Daher war die Schlussfolgerung vertretbar, dass die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller auch diese Unterlagen an die CCCME und die chinesische Regierung weitergegeben haben und dass die CCCME und die chinesische Regierung somit in der Lage waren, die Menge und die Verkaufspreise je Warenkennnummer für die drei in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller zu berechnen. Da die Kommission auch die Gesamtmenge und den Gesamtwert der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller offengelegt hat, können die CCCME und die chinesische Regierung diese Daten entsprechend überprüfen. Darüber hinaus hat die Kommission den prozentualen Anteil der Übereinstimmungen in Bezug auf die Verkäufe der chinesischen ausführenden Hersteller (d. h. den Prozentsatz der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller, die mit den Verkäufen der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller übereinstimmten) offengelegt. Da die Übereinstimmung insgesamt und für jeden in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller sehr hoch war und die einzelnen Warenkennnummern in unterschiedlichen Mengen verkauft wurden, können die CCCME und die chinesische Regierung sehr gut nachvollziehen, welche Warenkennnummern der chinesischen ausführenden Hersteller bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne herangezogen wurden.

(53) Darüber hinaus hat die Kommission in der individuellen Unterrichtung, die den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern übermittelt wurde, erläutert, dass die Warenkennnummern, die Menge und die Preise des Wirtschaftszweigs der Union auf Ebene der Warenkennnummern nicht offengelegt werden konnten, da aus ihnen die Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller hätte hervorgehen können. Des Weiteren hat die Kommission in Erwägungsgrund 95 der vorläufigen Verordnung dargelegt, dass der Markt für BEV in der Union aus einer kleinen Anzahl von Herstellergruppen besteht. Es gab eine beträchtliche Menge an öffentlichen Informationen sowie sehr detaillierte Informationen über den BEV-Wirtschaftszweig der Union, zu denen die CCCME, die chinesische Regierung, die Geely Group und die SAIC Group bei Abschluss eines kostenpflichtigen Abonnements Zugang haben konnten. So waren beispielsweise die technischen Beschreibungen der einzelnen vom Wirtschaftszweig der Union verkauften BEV sowohl in Katalogen/Broschüren der Unionshersteller oder -händler als auch in bestimmten Datenbanken wie der Electric Vehicle Database ([15]) (Datenbank für Elektrofahrzeuge) öffentlich zugänglich. Daher kann jede interessierte Partei die Warenkennnummern für alle BEV-Modelle generieren, die vom Wirtschaftszweig der Union und den chinesischen ausführenden Herstellern auf dem Unionsmarkt verkauft werden. Darüber hinaus können die CCCME, die chinesische Regierung, die SAIC Group und die Geely Group anhand von öffentlichen Informationen, die von der Europäischen Umweltagentur (im Folgenden „EUA“) veröffentlicht werden oder im Wege eines kostenpflichtigen Abonnements bei S&P Global Mobility zugänglich sind, für jedes BEV-Modell die Verkaufsmengen auf dem Unionsmarkt in Erfahrung bringen. Daraus folgt, dass durch die Offenlegung der Warenkennnummern des Wirtschaftszweigs der Union und/oder der Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum sowie der Menge und des Werts nach Warenkennnummern der sieben für den Vergleich herangezogenen Warenkennnummern des Wirtschaftszweigs der Union angesichts der großen Menge an öffentlich oder im Wege eines kostenpflichtigen Abonnements zugänglichen Informationen ein sehr hohes Risiko besteht, dass die Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller aufgedeckt wird.

(54) Was die Unterrichtung über die Preisunterbietungsspanne der fünf vergleichbaren Warenkennnummern angeht, hat die Kommission darauf hingewiesen, dass sie die Preisunterbietungsspanne für alle mit den chinesischen Warenkennnummern übereinstimmenden Warenkennnummern offengelegt hat (7 von 17 Warenkennnummern, die von den chinesischen ausführenden Herstellern im Untersuchungszeitraum ausgeführt wurden). Die Kommission sah jedoch keinen Sinn darin, derartige Berechnungen offenzulegen, da die chinesischen ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum eindeutig nicht nur diese fünf Warenkennnummern auf den Unionsmarkt ausgeführt hatten.

([15]) https://ev-database.org.

(55) Was die Unterschiede bei den PCN-Elementen und die Frage betrifft, ob Berichtigungen vorgenommen wurden, um diesen Unterschieden Rechnung zu tragen, stellte die Kommission klar, dass der Unterschied zwischen einer Warenkennnummer und einer sehr ähnlichen Warenkennnummer nur die Leistung der BEV betraf, was heißt, dass ein leistungsstärkeres chinesisches BEV mit einem weniger leistungsstarken BEV der Union verglichen wurde. Die Kommission hat keine Berichtigung im Hinblick auf den Leistungsunterschied vorgenommen, da ein leistungsstärkeres BEV bei ansonsten gleichen Eigenschaften des BEV teurer war als ein weniger leistungsstarkes BEV.

(56) Darüber hinaus ist die Zahl der vom Wirtschaftszweig der Union verkauften Warenkennnummern für die Berechnung der Preisunterbietung unerheblich. Wie in Erwägungsgrund 53 der vorliegenden Verordnung erläutert, kann die Kommission außerdem die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum verkauften Warenkennnummern nicht offenlegen.

(57) Was die Menge und den Wert der sieben mit den chinesischen Warenkennnummern übereinstimmenden Warenkennnummern als Prozentsatz der gesamten Unionsverkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller angeht, hat die Kommission in Erwägungsgrund 1044 der vorläufigen Verordnung festgestellt, dass die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union im Durchschnitt sehr hoch war und dass diese Übereinstimmung 88 % der Gesamtverkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entspricht. Die Kommission wies darauf hin, dass Erwägungsgrund 1044 der vorläufigen Verordnung einen Tippfehler dahin gehend enthielt, dass die Übereinstimmung eigentlich 83 % statt 88 % der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entsprach. Wenn die sehr ähnlichen Warenkennnummern ausgeklammert wurden, betrug die Übereinstimmung 61 %. Diese Berechnung wurde auf der Grundlage des Verkaufsvolumens durchgeführt. Eine Berechnung auf der Grundlage des Werts der Verkäufe ist in dieser Hinsicht unerheblich, da die Preise der Warenkennnummern unterschiedlich sind und das Ergebnis daher irreführend wäre.

(58) Darüber hinaus gab es, wie in Erwägungsgrund 1042 der vorläufigen Verordnung hervorgehoben, keine allgemein anerkannte Segmentierung von Personenkraftwagen und es war nicht klar, was unter „Einstiegs-“, „Mittelklasse-“, „Premium-“ und „Luxusmarken“ zu verstehen ist, da ein großer Auslegungsspielraum bestand. Der Klarheit halber sei jedoch gesagt, dass es sachlich falsch ist, dass die Verkäufe der BEV-Hersteller in der Union hauptsächlich auf die Luxus-/Premiumsegmente entfielen, in denen die chinesischen Hersteller nur vernachlässigbare Verkäufe verzeichnen. Laut LMC Automotive oder S&P Global Mobility verkaufen Unionshersteller wie z. B. e.Go Mobile, Hyundai, Renault, Stellantis und Volkswagen Marken, die nicht als Luxus-/Premiummarken gelten. Darüber hinaus hat Geely in der Union die Marke Polestar 2 verkauft, die von LMC Automotive oder S&P Global Mobility als Premiummarke angesehen wird.

(59) Schließlich hat die Kommission die Konsequenzen der nicht ganz vollständigen Offenlegung abgemildert, indem sie eine sehr detaillierte Bewertung der angewandten Methode und eine Analyse der verschiedenen Akteure, Vertriebskanäle und Verkaufsmodelle im Untersuchungszeitraum vorgelegt hat. Wie oben erläutert, konnten aufgrund des Risikos, dass die Identität der Unionshersteller aufgedeckt wird, keine weiteren Einzelheiten offengelegt werden. Diese Vorgehensweise ist gerechtfertigt, da der Markt für BEV in der Union offen und transparent ist und alle Marktteilnehmer über gut entwickelte vertriebstechnische Fähigkeiten verfügen, um die Modelle ihrer Wettbewerber zu untersuchen. Aus diesen Gründen können weitere Einzelheiten der Berechnung der Preisunterbietung, wie z. B. die Warenkennnummern, nicht offengelegt werden.

(60) Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(61) Nach der vorläufigen Unterrichtung gab die SAIC Group an, dass sie keine individuelle Berechnung der Preisunterbietungsspanne erhalten habe.

(62) Die Kommission ist rechtlich nicht verpflichtet, eine Preisunterbietungsspanne für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller zu berechnen. Da es sich bei der Preisunterbietungsspanne um einen Schadensindikator handelt, reicht die Berechnung einer gewogenen durchschnittlichen Preisunterbietungsspanne für die Schadensbeurteilung aus. Diese unterscheidet sich von der Schadensspanne (Zielpreisunterbietungsspanne), die für jeden ausführenden Hersteller berechnet werden muss, wenn der Zoll auf der Zielpreisunterbietungsspanne basiert. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(63) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die Geely Group vor, dass die Kommission bei der Berechnung der Preisunterbietung andere Warenkennnummern verwendet habe als diejenigen, die die Geely Group auf Anweisung der Kommission verwenden sollte, und dass die Kommission keine Erläuterungen zum Anwendungsbereich der neuen Warenkennnummern gegeben habe.

(64) Die Kommission hat jedoch für die Berechnung der Preisunterbietungsspanne keine anderen Warenkennnummern als diejenigen verwendet, um deren Verwendung sie die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller ersucht hatte. Die Kommission hat lediglich die einzelnen Warenkennnummern durch die Kürzel PCN1, PCN2 usw. ersetzt, um nicht die bei der Berechnung der Preisunterbietung zugrunde gelegten exakten Warenkennnummern offenzulegen, da hierdurch, wie in Erwägungsgrund 53 dieser Verordnung erläutert, die Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller hätte aufgedeckt werden können. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(65) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass in der endgültigen Unterrichtung die wesentlichen Tatsachen fehlten, auf denen die Feststellungen der Kommission zur Subventionierung und der dadurch verursachten Gefahr einer Schädigung beruhten, insbesondere in Bezug auf i) die mutmaßliche Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen, ii) die mutmaßliche Bereitstellung von Vorleistungen und iii) die Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt, iv) den Sachverhalt, der der Feststellung der Kommission in Erwägungsgrund 771 der vorliegenden Verordnung zugrunde liegt, nämlich dass die Verkaufsmengen der Unionshersteller ohne chinesische BEV-Einfuhren sehr unterschiedlich und hoch gewesen wären, v) die Art und Weise, wie die Kommission Daten der EUA gefiltert und in Einfuhren von BEV chinesischer Marken und Eigenimporte aufgeteilt und den Ursprung der BEV bewertet habe, auf welcher Grundlage zwischen der betroffenen Ware und anderen Waren unterschieden wurde, und auf welcher Grundlage zwischen der Unions- und Nicht-Unions-Produktion des Modells Y von Tesla unterschieden wurde, vi) die faktische Grundlage für die Feststellung der Kommission, dass „sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union verschlechtern wird, da die subventionierten Einfuhren aus der VR China zu Unterbietungspreisen in absehbarer Zukunft zunehmen werden“, vii) die faktische Grundlage, auf die sich die Kommission bei ihrer Prüfung der Nichtzurechnung stützt, um a) die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union, b) den Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union und c) den Übergang des Wirtschaftszweigs der Union von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV sowie andere bekannte Faktoren, die sich nachteilig auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirken, zurückzuweisen, und viii) die faktische Grundlage für die Schlussfolgerung der Kommission, dass etwaige Kostensteigerungen aufgrund regulatorischer Probleme den Wirtschaftszweig der Union nur in der Vergangenheit beeinträchtigt hätten.

(66) Bei der endgültigen Unterrichtung unterrichtete die Kommission alle interessierten Parteien in einem Dokument zur allgemeinen Unterrichtung über ihre Feststellungen und legte detaillierte Informationen über die Methodik und die Berechnungen in Bezug auf die Subventionsspannen der in die Stichprobe einbezogenen und der individuell untersuchten Unternehmen vor, darunter auch Informationen über die Bildung der Stichprobe, zur Kreditvergabe zu Sonderbedingungen, zur Bereitstellung von Vorleistungen und zur Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt. Eine ausführliche Übersicht über die Stellungnahmen zu diesen Subventionsregelungen findet sich in den Abschnitten 3.5 und 3.7.

(67) Zu Ziffer iv stellte die Kommission in Erwägungsgrund 771 der vorliegenden Verordnung fest, dass sie nicht der Meinung ist, dass ohne chinesische Einfuhren Preiserhöhungen verhindert worden wären, und dass der Unionsmarkt sich eindeutig erheblich anders entwickelt hätte, wenn nicht große Mengen subventionierter Einfuhren aus der VR China zu Preisen auf den Unionsmarkt gekommen wären, die die Unionspreise unterboten. Ohne unlauteren chinesischen Wettbewerb hätte der Wirtschaftszweig der Union weitaus mehr BEV auf dem Unionsmarkt verkauft (die subventionierten Einfuhren erlangten im Bezugszeitraum auf Kosten der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union in unlauterer Weise Marktanteile, und die VR China verkaufte ähnliche BEV wie der Wirtschaftszweig der Union, da die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union im Untersuchungszeitraum bei jedem der ausführenden Hersteller über 90 % lag, wie in Erwägungsgrund 1031 der vorläufigen Verordnung erläutert), was es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglicht hätte, die Stückkosten zu senken, weil er seine Fixkosten auf mehr Verkäufe hätte verteilen können. Dies hätte es den Unionsherstellern ermöglicht, die Preise im Zusammenhang mit dem Übergang des Marktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV rentabler festzusetzen.

(68) Was Ziffer v betrifft, so wurde diese in den Erwägungsgründen 716 und 717 der vorliegenden Verordnung behandelt.

(69) In Bezug auf Ziffer vi, kam die Kommission, wie in Erwägungsgrund 1023 der vorliegenden Verordnung erläutert, zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China steigen würden, nachdem mehrere Kennzahlen geprüft worden waren, die auf die Wahrscheinlichkeit eines weiteren erheblichen Anstiegs der Einfuhren (vgl. Erwägungsgründe 1113 bis 1118 der vorläufigen Verordnung), die Attraktivität des Wirtschaftszweigs der Union (vgl. Erwägungsgründe 1119 bis 1129 der vorläufigen Verordnung) und die wahrscheinliche Entwicklung der Marktanteile der chinesischen Einfuhren auf dem Unionsmarkt (vgl. Erwägungsgründe 1130 bis 1137 der vorläufigen Verordnung) hindeuten. Darüber hinaus kam die Kommission in Erwägungsgrund 1138 der

vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass es wahrscheinlich ist, dass es in absehbarer Zukunft zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich chinesischer Marken kommen wird, indem sie die große Zahl der Ankündigungen der chinesischen ausführenden Hersteller für die Markteinführung neuer BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt bewertete, wie in den Erwägungsgründen 1126 und 1127 der vorläufigen Verordnung erläutert, während die Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union, die auf die BEV-Herstellung umsteigen, keine größeren Pläne zur BEV-Einfuhr aus China ankündigten und die meisten von ihnen ein BEV-Modell oder eine BEV-Marke aus China in gegenüber ihrer Produktion in der Union deutlich geringeren Mengen einführten. Darüber hinaus sind die in den Erwägungsgründen 1157 bis 1159 der vorläufigen Verordnung festgestellten BEV-Bestände in der Union ein relevanter Indikator für den künftigen Druck, den die chinesischen BEV auf den Wirtschaftszweig der Union ausüben, da diese Mengen eindeutig hauptsächlich für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bestimmt sind.

(70) Überdies führte ein Anstieg des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China zu einem Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union, was eine geringere Produktionsmenge für den Wirtschaftszweig der Union und somit höhere Stückkosten zur Folge hatte. Andererseits müsste der Wirtschaftszweig der Union seine Preise senken, um mit chinesischen BEV konkurrieren zu können, sodass seine finanziellen Verluste steigen würden. Außerdem wird ein Wirtschaftszweig, der ständig Marktanteile verliert und zunehmend finanzielle Verluste verzeichnet, nicht in der Lage sein, weiterhin zu investieren, und auch keine neuen BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt einführen können. Daher wird sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union verschlechtern, da die subventionierten Einfuhren aus der VR China zu Unterbietungspreisen in absehbarer Zukunft zunehmen werden.

(71) Was Ziffer vii betrifft, wurden die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union als ein Faktor, der eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursacht, in Erwägungsgrund 1213 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 1218 der vorliegenden Verordnung bewertet. Die Kommission verwies insbesondere in Erwägungsgrund 1218 der vorliegenden Verordnung darauf, dass sie die sogenannten Eigenimporte in den Erwägungsgründen 1212 bis 1214 der vorläufigen Verordnung analysiert hat und in den Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung in den Erwägungsgründen 1132 und 1134 eine Aufschlüsselung des Marktanteils i) der Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, welche auf die Herstellung von BEV umsteigen, ii) der Einfuhren von Tesla und iii) aller anderen Einfuhren aus der VR China vorgelegt hat. Die Kommission erläuterte ferner, dass diese Analyse zusammen mit den Daten in Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung betrachtet werden sollte. Darüber hinaus erklärte sie, dass alle Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land nach dem Rechtsstandard in Bezug auf die Schadensursache gemeinsam bewertet werden müssen. Dies hat die Kommission in Abschnitt 6.1 der vorläufigen Verordnung getan. Darüber hinaus schlüsselte die Kommission die chinesischen Einfuhren unter anderem anhand der Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung und der Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung auf, um die Entwicklung des Profils der Einfuhren aus der VR China zu ermitteln. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Einfuhren chinesischer Marken an Bedeutung zunehmen und dass die Verkäufe auf dem Unionsmarkt aufgrund der Verfügbarkeit von Lagerbeständen und der Ankündigungen über die Erhöhung der Einfuhren auf den Unionsmarkt nach dem UZ und darüber hinaus in den kommenden Jahren zunehmen werden. Diese Schlussfolgerung wurde auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, die zeigten, dass die Einfuhren chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14,1 % angestiegen sind, während alle anderen Einfuhren aus der VR China zurückgingen, wie aus Tabelle 10 der vorliegenden Verordnung hervorgeht. Daher führte die Kommission ordnungsgemäß eine Analyse der sogenannten Eigenimporte durch und kam zu dem Schluss, dass diese Einfuhren wahrscheinlich nicht zur drohenden bedeutenden Schädigung beitragen.

(72) Darüber hinaus wurde in den Erwägungsgründen 1225 und 1227 der vorliegenden Verordnung auf den Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union als Faktor eingegangen, der eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursacht. Insbesondere erläuterte die Kommission, dass die CCCME und die chinesische Regierung keine Beweise dafür vorlegten, dass der Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union nachteilige Auswirkungen auf die Unionshersteller hatte oder haben könnte, und dass der Zweck der Untersuchung in jedem Fall darin bestand zu bewerten, ob die Einfuhren von BEV aus der VR China subventioniert waren, den Wirtschaftszweig der Union bedrohen und ob es im Interesse der Union liegt, Ausgleichsmaßnahmen einzuführen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Kommission erläuterte ferner, dass die Untersuchung ergab, dass die sich verschlechternde Lage des Wirtschaftszweigs der Union die Folge des unlauteren externen Wettbewerbs durch subventionierte Einfuhren aus der VR China war, die eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu verursachen drohen. Bei dieser Untersuchung wurde der Wettbewerb zwischen den Unionsherstellern auf dem Unionsmarkt nicht bewertet, da die Feststellungen den Wirtschaftszweig der Union insgesamt betreffen. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung keine Beweise dafür vorgelegt hatten, dass der Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union zu einer Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitrug oder in jedem Fall den Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren aus der VR China und der drohenden Schädigung abschwächte.

(73) Darüber hinaus wurde der Übergang des Wirtschaftszweigs der Union von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV in den Erwägungsgründen 1232 bis 1234 der vorliegenden Verordnung dargelegt. Insbesondere verwies die Kommission darauf, dass der Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV im Zusammenhang mit der gesamten Analyse betreffend die drohende Schädigung, die Schadensursache und das Unionsinteresse von entscheidender Bedeutung sei. Dieser Übergang ist im Gange und soll sich bis zum Jahr 2035 fortsetzen. Der Übergang ist ein zentraler Bestandteil des Grünen Deals der Kommission, um die CO_2-Emissionsziele zu erreichen. Die Unionshersteller haben detaillierte Strategien zur Erreichung dieser Ziele entwickelt, einschließlich der Umsetzung massiver Investitionspläne, um die einschlägigen Rechtsvorschriften einzuhalten. Der Übergang ist daher für die Zukunft des Wirtschaftszweigs der Union von entscheidender Bedeutung. Darüber hinaus ist der Übergang des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV Teil des Regulierungsrahmens für die Automobilindustrie in der Union. Die Fahrzeughersteller in der Union müssen diesen Regulierungsrahmen sowie andere Rechtsvorschriften einhalten. Ein solcher Regulierungsrahmen kann nicht als drohende Schädigung im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung angesehen werden. Er bildet vielmehr den Rahmen für die Bewertung der drohenden Schädigung im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung. Die Kommission stellte fest, dass die unmittelbare Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union nicht der Übergang selbst ist, sondern die subventionierten Einfuhren aus der VR China, die die Verwirklichung des Übergangsprozesses gefährden.

(74) Zu Ziffer viii erklärte die Kommission in Erwägungsgrund 1229 der vorliegenden Verordnung, dass nach ihrer Auffassung ein etwaiger Kostenanstieg aufgrund von Regulierungsfragen Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union gehabt hätte. Es wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass durch diesen Punkt eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union in den Jahren nach dem Untersuchungszeitraum verursacht wird. Darüber hinaus begannen einige Unionshersteller, wie in Erwägungsgrund 996 der vorläufigen Verordnung dargelegt, bereits vor dem Bezugszeitraum in die Herstellung von BEV zu investieren, doch die größten Investitionen in die Herstellung von BEV fanden nach der Veröffentlichung der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ([16]) statt, die später durch die Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates ([17]) geändert wurde. Wie aus Tabelle 1 der vorläufigen Verordnung hervorgeht, lag die Umstellung auf BEV zu Beginn des Bezugszeitraums (d. h. 2020) bei nur 5,4 % des Marktes der Union für Personenkraftwagen. Mit der Verordnung (EU) 2019/631 wurden die Hersteller von Personenkraftwagen in der Union aufgefordert, die Produktion von BEV zu steigern und die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die auf dem Unionsmarkt verkauft werden sollen, zu verringern. Wie in Erwägungsgrund 1229 der vorliegenden Verordnung dargelegt, stellt der Übergang zur Elektrifizierung, auch wenn er gesetzlich vorgeschrieben ist, für sich genommen keine Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung dar; die Hersteller von BEV müssen sich wie jeder Wirtschaftszweig an den bestehenden Rechtsrahmen anpassen. Vielmehr bildet der Regulierungsrahmen den Rahmen für die Bewertung der drohenden Schädigung im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung. Darüber hinaus bleibt zwar die Verpflichtung zur Einhaltung diverser Vorschriften auch nach dem UZ bestehen, doch haben die CCCME und die chinesische Regierung keine neuen wichtigen Vorschriften ermittelt, die den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung schädigen könnten. Vielmehr stellte die Kommission fest, dass die subventionierten Einfuhren die Existenzfähigkeit des Wirtschaftszweigs für BEV der Union gefährden. Ohne faire Marktbedingungen werden die Unionshersteller nicht in der Lage sein, die nötigen Größenvorteile zu erzielen.

(75) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, dass die Kommission nicht auf die faktischen Grundlagen eingegangen sei, auf die sich die Kommission gestützt habe, um die beiden von den Professoren der Katholieke Universiteit Leuven und des Centre of Economic Policy Research am 20. Dezember 2023 und 19. Juli 2024 vorgelegten Wirtschaftsanalysen zurückzuweisen und/oder sie weder zu berücksichtigen noch sich damit zu befassen.

(76) In Erwägungsgrund 1252 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass in dem am 20. Dezember 2023 vorgelegten Bericht der Schluss gezogen wurde, dass die BEV-Einfuhren aus der VR China für den Unionsmarkt, die Hersteller und Verbraucher von BEV in der Union und die Union insgesamt unerlässlich seien, da diese Einfuhren notwendig seien, um Wettbewerb und Innovation in der Union aufrechtzuerhalten, die Verfügbarkeit erschwinglicher BEV für Durchschnittsverbraucher zu beschleunigen und sicherzustellen, dass die Klimaziele der Union erreicht würden. Darüber hinaus führte die Kommission in Erwägungsgrund 1253 der vorläufigen Verordnung an, dass sie ungeachtet des maßgebenden und objektiven Wertes des am 20. Dezember 2023 vorgelegten Berichts darauf hingewiesen hat, dass der Zweck der Ausgleichszölle nicht darin besteht, die

([16]) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

([17]) Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (ABl. L 110 vom 25.4.2023, S. 5).

BEV-Einfuhren aus China zu stoppen, sondern gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt wiederherzustellen, die derzeit durch die subventionierten Niedrigpreis-Einfuhren aus China verzerrt werden. Folglich ging die Kommission auf den Hauptzweck des Berichts ein. Außerdem wurde der vollständige Bericht in einer vertraulichen Fassung vorgelegt und lediglich eine Zusammenfassung wurde in einer nicht vertraulichen Fassung vorgelegt. Schließlich enthält der Bericht die Ansicht der beiden Professoren sowie Verweise auf mehrere wissenschaftliche Artikel und Bücher, die im Zeitraum 1951-2020 verfasst wurden. Keiner dieser Artikel und keines dieser Bücher bezieht sich speziell auf den Wirtschaftszweig für BEV in der Union und in China während des Bezugszeitraums.

(77) Die Kommission war der Auffassung, dass sie die in diesen Berichten enthaltenen Argumente hinreichend geprüft und berücksichtigt hatte, auch wenn diese Argumente in vielen Fällen nicht mit Beweisen belegt waren oder sich nicht auf eine einschlägige Quelle bezogen. Zur Klarstellung: In dem Bericht wird auf einer detaillierteren Ebene dargelegt, dass die Zunahme der Einfuhren chinesischer BEV in die Union nicht auf mutmaßliche Subventionen zurückzuführen sei, da a) die meisten BEV-Einfuhren in die Union „Eigenimporte“ von Unternehmen seien, die im Wirtschaftszweig der Union tätig sind, b) China langjährige Erfahrung mit Batterien für Unterhaltungselektronik habe, c) die Einfuhren aus der VR China den Stand des Technologiezyklus widerspiegelten und d) die Bedeutung der Batterieproduktion für den Erfolg im Wirtschaftszweig für BEV vorübergehend sei.

(78) In Abschnitt 3 der vorläufigen Verordnung und in Abschnitt 3 der vorliegenden Verordnung wies die Kommission nach, dass die BEV aus der VR China subventioniert sind. Zu Buchstabe a erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 998 der vorläufigen Verordnung, dass einige der Unionshersteller BEV aus der VR China einführten. Darüber hinaus wurden die Eigenimporte als ein Faktor, der eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursacht, in Erwägungsgrund 1213 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 1183 der vorliegenden Verordnung behandelt. Insbesondere verwies die Kommission in Erwägungsgrund 1183 der vorliegenden Verordnung darauf, dass sie die sogenannten Eigenimporte in den Erwägungsgründen 1212 bis 1214 der vorläufigen Verordnung analysiert hat und in den Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung in den Erwägungsgründen 1132 und 1134 eine Aufschlüsselung des Marktanteils i) der Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, welche auf die Herstellung von BEV umsteigen, ii) der Einfuhren von Tesla und iii) aller anderen Einfuhren aus der VR China vorgelegt hat. Die Kommission erläuterte ferner, dass diese Analyse zusammen mit den Daten in Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung betrachtet werden sollte. Darüber hinaus erklärte sie, dass alle Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land nach dem Rechtsstandard in Bezug auf die Schadensursache gemeinsam bewertet werden müssen. Dies hat die Kommission in Abschnitt 6.1 der vorläufigen Verordnung getan. Darüber hinaus schlüsselte die Kommission die chinesischen Einfuhren unter anderem anhand der Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung und der Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung auf, um die Entwicklung des Profils der Einfuhren aus der VR China zu ermitteln. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Einfuhren chinesischer Marken an Bedeutung zunehmen und dass die Verkäufe auf dem Unionsmarkt aufgrund der Verfügbarkeit von Lagerbeständen und der Ankündigungen über die Erhöhung der Einfuhren auf den Unionsmarkt nach dem UZ und darüber hinaus in den kommenden Jahren zunehmen werden. Diese Schlussfolgerung wurde auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, die zeigten, dass die Einfuhren chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14,1 % angestiegen sind, während alle anderen Einfuhren aus der VR China zurückgingen, wie aus Tabelle 10 der vorliegenden Verordnung hervorgeht. Daher führte die Kommission ordnungsgemäß eine Analyse der sogenannten Eigenimporte durch und kam zu dem Schluss, dass diese Einfuhren wahrscheinlich nicht zur drohenden bedeutenden Schädigung beitragen.

(79) In Bezug auf die Buchstaben b, c und d ist es unerheblich, dass China langjährige Erfahrung mit Batterien für Unterhaltungselektronik hat. Wie in Abschnitt 3 der vorläufigen Verordnung und der vorliegenden Verordnung erläutert, wurden Batterien für BEV von der chinesischen Regierung subventioniert.

(80) Darüber hinaus wird in dem Bericht erklärt, dass keine Schädigung drohe, da a) vorübergehende Fälle von Überschussproduktion eine natürliche Erscheinung seien, b) die BEV-Kapazität dynamisch sei und nicht isoliert von der Kapazität für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor betrachtet werden könne, c) das Vorhandensein einer erheblichen Marktsegmentierung etwaige Auswirkungen auf den Wettbewerb verringere, d) Preisunterschiede zwischen den Modellen auf eine Vielzahl von Faktoren zurückzuführen seien, die Preise von aus der VR China eingeführten BEV jedoch nicht systematisch unter den Preisen von in der Union hergestellten BEV lägen, e) die Marktdurchdringung von BEV vorhersehbaren Mustern neuer Technologien folge und letztlich zu chinesischen Investitionen in Europa führe, f) erhebliche Netzeffekte bei der Ladeinfrastruktur eine schnelle Einführung von BEV erforderten und g) aufgrund globaler Wertschöpfungsketten bei Komponenten für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik („New Energy Vehicles“ — im Folgenden auch „NEV“) die Unionshersteller von einem entwickelten chinesischen Markt profitierten.

(81) Die Kommission wies in Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung und in Abschnitt 5 der vorliegenden Verordnung nach, dass de facto eine Schädigung droht. Zu dieser Schlussfolgerung gelangte die Kommission durch Bewertung der in Artikel 8 Absatz 8 Unterabsatz 2 der Grundverordnung genannten Faktoren, wie in Erwägungsgrund 1105 der Grundverordnung dargelegt.

(82) Darüber hinaus befasste sich die Kommission in der vorläufigen Verordnung und in der vorliegenden Verordnung mit der Frage der Kapazitäten, der Segmentierung und des Preisunterschieds (d. h. der Preisunterbietungsspanne). Ferner ist die Kommission nicht der Auffassung, dass die hohen Kapazitätsreserven in China vorübergehend sind, und die CCCME hat diesbezüglich keine Beweise vorgelegt. Zudem betrachtete die Kommission die BEV-Kapazitäten nicht isoliert von den Kapazitäten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, wie in Erwägungsgrund 1142 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Des Weiteren sind die künftigen Investitionen chinesischer ausführender Hersteller in der Union kein Aspekt, der Gegenstand dieser Untersuchung ist, da der Zweck dieser Untersuchung darin besteht, gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt zu schaffen. Die Kommission befasste sich in Abschnitt 7 der vorläufigen Verordnung auch mit der Frage der Ladeinfrastruktur. Schließlich wird mit der Einführung der Maßnahmen die Einfuhr von BEV oder Teilen, die vom Wirtschaftszweig der Union benötigt werden, aus der VR China nicht unterbunden werden.

(83) Abschließend heißt es in dem Bericht, dass die Maßnahmen zur Begrenzung der Einfuhren chinesischer BEV nicht im Interesse der Union lägen, da durch eine Begrenzung der BEV-Einfuhren a) auf erhebliche Vorteile für die Umwelt verzichtet, b) der statische Preiswettbewerb verringert, c) der dynamische Wettbewerb eingeschränkt und d) die Innovationsanreize für Unternehmen geschmälert würden.

(84) Wie in Erwägungsgrund 81 der vorliegenden Verordnung dargelegt, werden die Einfuhren aus China durch die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen nicht gestoppt. Dadurch werden lediglich gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt geschaffen.

(85) Im Bericht vom 19. Juli 2024 wurde zu den Feststellungen der vorläufigen Verordnung Stellung genommen. Im Bericht werden drei Bezugsdokumente zitiert, nämlich der Bericht vom 20. Dezember 2023 und zwei wissenschaftliche Artikel, die 2016 bzw. 2023 verfasst wurden.

(86) In dem Bericht heißt es, dass die Preisdifferenz zu hoch angesetzt sei und keine Preisunterbietung beinhalte, und zwar aufgrund a) von Unterschieden bei den beobachtbaren Merkmalen, b) von unterschiedlichen Marktsegmenten, c) des Markenwertes für Unternehmen in der Union, d) des Wertes der traditionellen Händlernetze für Unternehmen in der Union, e) von Einführungspreisen neuer Marktteilnehmer, f) von Unterschieden bei den Herstellkosten und g) einer selektiven Stichprobenbildung.

(87) Die Buchstaben a, b, c und d wurden in den Erwägungsgründen 1022 bis 1049 der vorläufigen Verordnung und in den Erwägungsgründen 748 bis 831 der vorliegenden Verordnung behandelt. Darüber hinaus ist in Bezug auf Buchstabe e der Umstand, dass neue Marktteilnehmer in der Regel zu niedrigeren Preisen als etablierte Unternehmen in einen Markt eintreten, unerheblich. Fakt ist, dass BEV aus der VR China subventioniert sind und den Unionsmarkt bedrohen. Darüber hinaus ist auch der Umstand, dass die chinesischen Herstellkosten niedriger sind, unerheblich, da die niedrigeren Kosten augenscheinlich mit den erhaltenen Subventionen in Zusammenhang stehen. Schließlich wurde bei den chinesischen ausführenden Herstellern kein selektives Stichprobenverfahren angewandt. Diese Frage wurde bereits mehrfach in der vorläufigen Verordnung und in der vorliegenden Verordnung behandelt.

(88) In dem Bericht heißt es auch, dass die Zunahme der Einfuhren aus der VR China zu hoch angesetzt sei und sich nicht weiter steigern werde. Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Wie in Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung erläutert, erreichten die Einfuhren von BEV chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 bereits einen Marktanteil von 14,1 %.

(89) Darüber hinaus wird in dem Bericht ausgeführt, dass das Argument der Überkapazitäten unerheblich sei, da a) sowohl die Unionshersteller als auch die chinesischen Hersteller über Kapazitätsreserven verfügten, dies jedoch keinen Einfluss auf Preis- und Ausfuhrentscheidungen habe, und b) die mittelfristige Kapazität sowohl der Unionshersteller als auch der chinesischen Hersteller für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und BEV zusammen gemessen an der Größe des BEV-Marktes praktisch unbegrenzt sei.

(90) Die Kommission bestreitet nachdrücklich, dass die Überkapazitäten der chinesischen ausführenden Hersteller unerheblich sind. Darüber hinaus ist der Umstand, dass der Wirtschaftszweig der Union über angebliche Überkapazitäten verfügt (ein Vorbringen, das von der Kommission in Erwägungsgrund 845 der vorliegenden Verordnung zurückgewiesen wurde), unerheblich, da der Wirtschaftszweig der Union nicht den chinesischen inländischen Wirtschaftszweig zu schädigen droht. Die Ausfuhren von BEV des Wirtschaftszweigs der Union nach China sind sehr gering. Da die Untersuchung nur BEV betrifft, ist die Kommission zudem rechtlich verpflichtet, BEV und nicht Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu untersuchen. Die Kommission befasste sich mit der Produktionskapazität für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in China als alternative Berechnung der Kapazitätsreserven für BEV (vgl. Erwägungsgrund 1142 der vorläufigen Verordnung).

(91) Darüber hinaus heißt es in dem Bericht, dass a) chinesische Ausfuhren von BEV nicht besonders hoch seien, b) die Unionshersteller ein starkes Ausfuhrwachstum verzeichneten und c) die chinesischen Hersteller nicht auf Ausfuhrmärkte abzielten.

(92) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum betrug 25,0 % (vgl. Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung) und ist damit erheblich. Die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union wurden in Abschnitt 6.2.2 der vorläufigen Verordnung behandelt. Darüber hinaus wurde der Umstand, dass China auf Ausfuhrmärkte abzielt, auch in den Erwägungsgründen 1114 bis 1118 der vorläufigen Verordnung und in den Erwägungsgründen 1031 bis 1043 der vorliegenden Verordnung behandelt.

(93) Ferner heißt es in dem Bericht, dass a) mögliche Subventionen für chinesische Unternehmen mit möglichen Subventionen für Unternehmen in der Union verglichen werden sollten und b) die Subventionen für chinesische BEV-Hersteller wahrscheinlich zu hoch angesetzt seien.

(94) Auf Buchstabe a wurde bereits in Erwägungsgrund 1262 der vorläufigen Verordnung eingegangen. Zu Buchstabe b legte die Kommission in Abschnitt 3 der vorläufigen Verordnung und in Abschnitt 3 der vorliegenden Verordnung ausführlich dar, wie die Subventionen berechnet wurden; die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller wurden über die detaillierten Berechnungen unterrichtet und hatten Gelegenheit, sich hierzu zu äußern.

(95) Darüber hinaus werden in dem Bericht erneut die in Erwägungsgrund 83 der vorliegenden Verordnung dargelegten Argumente zum Unionsinteresse vorgebracht.

(96) Die CCCME hat nicht dargelegt, welche besonderen Punkte in diesen Berichten weder direkt noch indirekt von der Kommission in der vorläufigen Verordnung oder in der vorliegenden Verordnung behandelt wurden. Angesichts der Erläuterungen in den Erwägungsgründen 76 bis 95 der vorliegenden Verordnung vertritt die Kommission daher die Auffassung, dass die wichtigsten Punkte der beiden Berichte direkt oder indirekt entweder in der vorläufigen Verordnung und/oder in der vorliegenden Verordnung behandelt wurden.

(97) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, es sei nicht klar, wie die Kommission die Produktionsmenge für den Untersuchungszeitraum berechnet habe, da die Daten in Prodcom nicht auf Monatsbasis ausgewiesen seien. Des Weiteren brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass keine Informationen zu den von der Kommission genannten öffentlich zugänglichen Quellen vorgelegt worden seien.

(98) Auf dieses Vorbringen wurde in Erwägungsgrund 689 der vorliegenden Verordnung eingegangen. Darüber hinaus konnte die Kommission die Website des Unionsherstellers nicht offenlegen, die sie genutzt hat, da sie dadurch offenlegen würde, welcher Unionshersteller an der Untersuchung mitgewirkt hat. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(99) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission es während der gesamten Untersuchung versäumt habe, anderen interessierten Parteien die von interessierten Parteien übermittelten Informationen unverzüglich und rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

(100) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Aufgrund der Anonymität, die bestimmten Parteien gewährt wurde, musste die Kommission die von den Parteien übermittelten Informationen sorgfältig prüfen, um sicherzustellen, dass die Identität der Unionshersteller nicht versehentlich offengelegt wurde. Dieser Prozess war sehr zeitaufwendig. Darüber hinaus wurde zum Zeitpunkt der Unterrichtung der Kommission über ihre Feststellungen das nicht vertrauliche Dossier der Untersuchung vollständig aktualisiert, und die CCCME und die chinesische Regierung hatten reichlich Zeit, sich dazu zu äußern. Das zeigt auch die beträchtliche Zahl der Stellungnahmen, die von der CCCME und der chinesischen Regierung nach der vorläufigen und der endgültigen Unterrichtung vorgebracht wurden.

(101) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung erneut vor, die Kommission habe den Unionsherstellern ein Übermaß an Vertraulichkeit zugestanden. Sie brachten ferner vor, dass i) die nicht vertraulichen Zusammenfassungen der von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern nach dem UZ übermittelten Daten im nicht vertraulichen Dossier nicht verfügbar seien und ii) die Kommission stattdessen eine konsolidierte nicht vertrauliche Zusammenfassung der Antworten auf die Fragebogen für die Zeit nach dem UZ erstellt habe.

(102) Der Fragebogen für die Zeit nach dem UZ enthielt im Gegensatz zu dem ursprünglichen Fragebogen keinen erläuternden Fragebogen. Darüber hinaus beschloss die Kommission, den Excel-Tabellen der nicht vertraulichen Antwort des ursprünglichen Fragebogens entsprechend zum Schutz der Anonymität der Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller die nicht vertrauliche Fassung der wichtigsten Informationen, die in den Excel-Tabellen des Fragebogens auf konsolidierter Basis (d. h. die Daten aller in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller wurden aggregiert) angefordert wurden, mittels Indizes in das nicht vertrauliche Dossier der Untersuchung aufzunehmen.

(103) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Kommission keine ausreichenden Informationen und hinreichend detaillierten Erläuterungen zu den wichtigsten wesentlichen Sachverhalten und Rechtsfragen im Zusammenhang mit den Feststellungen zur schädigenden Subventionierung vorgelegt und weder auf die Stellungnahmen der CCCME geantwortet noch die Gründe für die Zurückweisung der vorgebrachten Argumente genannt habe. Der CCCME zufolge wurden die folgenden Punkte nicht behandelt oder es wurden keine ausreichenden Beweise oder Erläuterungen vorgelegt: i) die Gründe für die Entscheidung, Tesla (Shanghai) nicht in die Stichprobe der chinesischen ausführenden Hersteller einzubeziehen und seinem Antrag auf individuelle Ermittlung zu einem späten Zeitpunkt des Verfahrens stattzugeben, ii) die Zusammensetzung des Wirtschaftszweigs der Union für BEV, der Grad der Mitarbeit des Wirtschaftszweigs der Union, der Begriff und die Bedeutung der Erstausrüster im Kontext des Wirtschaftszweigs der Union sowie der Grad des Übergangs der verschiedenen Unionshersteller von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV, iii) die Rolle und Relevanz der Preisunterbietungsanalyse und der Eischätzung, dass die chinesischen Preise für BEV 30 % unter den Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union liegen, bei der Ermittlung der Verhinderung einer Preiserhöhung.

(104) Die Gründe für die Nichteinbeziehung von Tesla (Shanghai) in die Stichprobe und die Gewährung einer individuellen Ermittlung sind in den Abschnitten 1.5.3 und 1.6 dargelegt.

(105) Die Ziffern ii und iii wurden in den Erwägungsgründen 682 und 793 der vorliegenden Verordnung behandelt.

(106) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Verteidigungsrechte der interessierten Parteien missachtet worden seien. Insbesondere habe die Kommission die von der chinesischen Regierung und anderen Parteien vorgelegten Argumente und Beweise außer Acht gelassen.

(107) Die Kommission stellte fest, dass die Behauptung nicht begründet war und eine allgemeine Stellungnahme ohne spezifische Beweise darstellte. Die Kommission bekräftigte, dass sie alle Stellungnahmen der Parteien berücksichtigt hat. Die gesamte Untersuchung wurde völlig transparent durchgeführt, und alle Parteien hatten während des gesamten Verfahrens etliche Gelegenheiten, Daten, Argumente und Beweise vorzulegen. Die Kommission forderte die erforderlichen Daten an, verschickte Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen, führte Kontrollen vor Ort bei mehr als einhundert Unternehmen durch und legte alle einschlägigen Berechnungen offen. Die Stellungnahmen der Parteien wurden berücksichtigt und ermöglichten es der Kommission, ihre Feststellungen in hinreichend begründeten Fällen anzupassen. Daher wurde das Vorbringen, das unbegründet und allgemein war und den Gegebenheiten des Verfahrens nicht Rechnung trug, zurückgewiesen.

(108) Nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass es im einsehbaren Dossier keine Beweise für eine Kommunikation zwischen der Kommission und dem Wirtschaftszweig der Union in Bezug auf die erneute Anforderung von Daten für das erste Quartal 2024 und deren Erhalt gebe. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass sie überrascht gewesen sei, dass der Wirtschaftszweig der Union das Privileg gehabt habe, Informationen bis zur letzten Minute vorzulegen, und dass seine Daten zu einem derart späten Zeitpunkt der Untersuchung akzeptiert worden seien, was in deutlichem Gegensatz zu der schroffen und nicht begründeten Zurückweisung des hinreichend begründeten Antrags der chinesischen Regierung durch die Kommission stehe, die Anhörung nach der Übermittlung der schriftlichen Stellungnahmen anzuberaumen, und zur Festlegung der strikten Frist von zehn Tagen für die chinesische Regierung, um zu dem 177-seitigen Dokument zur allgemeinen Unterrichtung Stellung zu nehmen, die Anhörungspräsentation einzureichen und die Anhörung abzuhalten. Die vorstehenden Tatsachen belegten ferner, dass interessierten Parteien auf chinesischer Seite unter Verstoß gegen die Artikel 12.1, 12.1.2, 12.3 und 12.4.1 des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen rechtswidrig und diskriminierend die Möglichkeit genommen worden sei, ihre Verteidigungsrechte wahrzunehmen.

(109) Die entsprechenden Informationen wurden am 29. August 2024 ([18]) übermittelt, das heißt, sobald der Kommission alle angeforderten Daten vorlagen. Darüber hinaus aktualisierte die Kommission am 9. September 2024 im nicht vertraulichen Dossier der Untersuchung den Vermerk mit den vierteljährlichen Daten für den Zeitraum nach dem UZ ([19]).

(110) Darüber hinaus konnte die Kommission die fehlenden Daten des betreffenden Unionsherstellers akzeptieren, da die Informationen den Abschluss der Untersuchung innerhalb der gesetzlichen Fristen nicht behinderten. Dieses Zugeständnis war etwas ganz Anderes als die Gewährung einer Fristverlängerung für die Anhörung. Darüber hinaus beanstandete die chinesische Regierung, dass die Frist von zehn Tagen für die Stellungnahme zum Dokument zur allgemeinen Unterrichtung nicht ausreichend sei, doch stellte die Kommission fest, dass es der chinesischen Regierung gelungen ist, recht umfangreiche Stellungnahmen abzugeben (die Stellungnahme der chinesischen Regierung enthielt 151 Seiten). Die chinesische Regierung legte nicht dar, inwiefern die Abgabe ihrer Stellungnahme innerhalb der vorgeschriebenen Frist sie daran gehindert hätte, ihr Verteidigungsrecht auszuüben. Daher war die Kommission nicht der Auffassung, dass den chinesischen interessierten Parteien rechtswidrig und diskriminierend die uneingeschränkte und angemessene Möglichkeit genommen wurde, ihre Verteidigungsrechte wahrzunehmen.

2. UNTERSUCHTE WARE, BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

2.1. Untersuchte Ware

(111) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME, die chinesische Regierung und die Geely Group vor, dass die Warendefinition der Untersuchung rechtswidrig und verspätet erweitert worden sei, indem Elektrofahrzeuge mit einem auf einem Verbrennungsmotor basierenden Reichweitenvergrößerer einbezogen worden seien, ohne die interessierten Parteien hierüber in Kenntnis zu setzen oder ihnen Gelegenheit zu geben, zur beabsichtigten Änderung Stellung zu nehmen; hierdurch seien die Rechte der interessierten Parteien auf ein ordnungsgemäßes Verfahren beeinträchtigt worden. Die CCCME und die chinesische Regierung führten ferner an, dass i) weder die Einleitungsbekanntmachung noch das Einleitungsdokument einen Hinweis auf einen Reichweitenvergrößerer enthalten hätten, obwohl im Einleitungsdokument eindeutig auf das Laden/Aufladen der Fahrzeuge Bezug genommen worden sei, ii) die BEV mit Reichweitenvergrößerer eine Reichweite aufwiesen, die mit der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vergleichbar sei, während die BEV ohne Reichweitenvergrößerer eine viel geringere Reichweite als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor aufwiesen, iii) die Warenkennnummer (PCN) und die im Fragebogen für die chinesischen Ausführer und den Wirtschaftszweig der Union aufgeführten Wareneigenschaften keinen Verweis auf den Reichweitenvergrößerer enthalten und den spezifischen Eigenschaften der entsprechenden Fahrzeuge nicht Rechnung getragen hätten, iv) keine Informationen darüber vorlägen, wie die Kommission die Daten für diese BEV erlangt oder veranschlagt hat, da keiner der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller derartige BEV hergestellt und ausgeführt habe und weder Prodcom noch S&P Mobility Data die entsprechenden Informationen zu diesen Arten von BEV bereitstellten. Daher argumentierten die CCCME und die chinesische Regierung, dass BEV mit Reichweitenvergrößerer nicht Gegenstand dieser Untersuchung sein sollten, da sie sich, abgesehen von den äußerst begrenzten Ausfuhren derartiger Fahrzeuge aus China in die EU, auch hinsichtlich der materiellen und technischen Eigenschaften, der Produktionskosten und Preise sowie der Wahrnehmung der Verbraucher grundlegend von gewöhnlichen BEV unterschieden und nicht in direktem Wettbewerb mit gewöhnlichen BEV stünden.

(112) Die Kommission wies darauf hin, dass die CCCME und die chinesische Regierung diese Argumente einfach in den Raum stellten, ohne jedoch irgendwelche Beweise zur Untermauerung vorzulegen.

(113) Gemäß der Definition in der Einleitungsbekanntmachung handelt es sich bei der Ware, die Gegenstand dieser Untersuchung ist, um neue batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen, einschließlich des Fahrzeugführers, bestimmt sind und ausschließlich von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben werden. In der Einleitungsbekanntmachung wurde auch der KN-Code für die untersuchungsgegenständliche Ware angegeben, nämlich 8703 80 10. Die Beschreibung der untersuchungsgegenständlichen Ware muss nicht alle ihre Eigenschaften umfassen. Darüber hinaus wurde in der Einleitungsbekanntmachung nicht angegeben, dass BEV mit Reichweitenvergrößerer von der Untersuchung ausgenommen wurden.

([18]) t24.007656 (vertrauliches Dossier, das die interessierten Parteien in der Liste der vertraulichen Unterlagen sehen konnten). Die Kommission erstellte eine nicht vertrauliche Fassung der E-Mail, aus welcher der Eingang des Dokuments t24.007777 hervorgeht.
([19]) t24.007652.

(114) Was die Art und Weise betrifft, wie die Kommission die Daten erlangt hat, so wurden etwaige Einfuhren derartiger BEV aus China oder anderen Drittländern im Bezugszeitraum anhand der Daten für den KN-Code 8703 80 10 erfasst, da diese BEV ebenfalls unter dem KN-Code eingeführt werden, der Gegenstand der Untersuchung ist. S&P Mobility Data und die EUA wiesen derartige BEV aus, und im UZ wurden keine derartigen BEV aus China auf dem Unionsmarkt zugelassen. Aus dem einzigen im Dossier enthaltenen Beweis geht hervor, dass der chinesische ausführende Hersteller Seres nach dem Untersuchungszeitraum derartige BEV für den Unionsmarkt angekündigt hat (Seres 7 mit Reichweitenvergrößerer ([20])) und dass nach dem Untersuchungszeitraum eine unwesentliche Zahl solcher BEV zugelassen wurde.

(115) Was ferner den Wirtschaftszweig der Union betrifft, geht aus den im Dossier enthaltenen Beweisen hervor, dass die Verkäufe dieser Ware im Bezugszeitraum unerheblich waren.

(116) Es sei darauf hingewiesen, dass sich BEV mit Reichweitenvergrößerer von Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV) unterscheiden. Der Verbrennungsmotor lädt bei BEV mit Reichweitenvergrößerer ausschließlich die Batterie auf, während er bei Plug-in-Hybridfahrzeugen eigenständig die Räder antreibt. Plug-in-Hybridfahrzeuge werden zudem unter einen anderen KN-Code eingeführt als dem, der Gegenstand dieser Untersuchung ist. Daher waren Plug-in-Hybridfahrzeuge im Gegensatz zu BEV mit Reichweitenvergrößerer in der Tat nicht Gegenstand der Untersuchung.

(117) Was die Warenkennnummer betrifft, so wurde der Reichweitenvergrößerer zwar nicht für sich in der Warenkennnummer spezifiziert, doch gab die Warenkennnummer die Reichweite des Fahrzeugs an, und der Zweck des Reichweitenvergrößerers besteht darin, die Reichweite des Fahrzeugs zu vergrößern.

(118) Darüber hinaus gab es zwar im Bezugszeitraum nahezu keine Einfuhren von BEV mit Reichweitenvergrößerer aus China und nahezu keine Verkäufe der Unionshersteller auf dem Unionsmarkt, doch kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Art von BEV in Zukunft in erheblichen Mengen ausgeführt und von den Unionsherstellern auf dem Unionsmarkt hergestellt wird, da BEV auf einer Technologie basieren, die sich ständig weiterentwickelt. In dieser Hinsicht vertrat die Kommission die Auffassung, dass BEV ohne Reichweitenvergrößerer und BEV mit Reichweitenvergrößerer sehr ähnliche BEV sind — wobei der wichtigste kleine technische Unterschied im Reichweitenvergrößerer und den zugehörigen Komponenten besteht —, und dass sie somit eindeutig Teil derselben Ware sind, die Gegenstand der Untersuchung ist.

(119) Daher sind BEV mit Reichweitenvergrößerer Gegenstand der Untersuchung.

(120) Zudem hat die Kommission in der vorläufigen Verordnung Fahrzeuge der Klassen L6 und L7 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]) von der Untersuchung ausgenommen. Die Kommission stellt hiermit klar, dass die Fahrzeugklassen L1 bis L7 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sämtlich von der Untersuchung ausgenommen wurden.

(121) Da zur untersuchten Ware, zur betroffenen Ware und zur gleichartigen Ware keine weiteren Stellungnahmen vorliegen, werden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 184 bis 195 bestätigt.

3. SUBVENTIONIERUNG

(122) Nach der vorläufigen Unterrichtung nahmen die BYD Group, der CAAM, die Geely Group, die Dongfeng Group, die chinesische Regierung, NIO, die SAIC Group und Tesla (Shanghai) zu den vorläufigen Subventionsfeststellungen Stellung. Einige von Tesla (Shanghai) dargelegte Stellungnahmen wurden aufgrund ihres vertraulichen Charakters gesondert behandelt.

3.1. Einleitung: Vorstellung von staatlichen Plänen, Projekten und anderen Dokumenten

(123) Da keine Stellungnahmen zum Bestehen dieser Pläne, Projekte und Dokumente vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 196 bis 206 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

([20]) https://www.electrive.com/2023/09/08/seres-arrives-at-the-iaa-with-two-new-electric-suvs/.
([21]) Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

3.2. **Pläne und Strategien der Regierung zur Unterstützung des Wirtschaftszweigs für BEV**

(124) Da keine Stellungnahmen zu den bestehenden Plänen und Strategien der Regierung zur Unterstützung des Wirtschaftszweigs für BEV vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 207 bis 253 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3. **Teilweise mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen**

3.3.1. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die chinesische Regierung*

3.3.1.1. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen

(125) Nach der vorläufigen Unterrichtung erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Verwendung der verfügbaren Informationen durch die Kommission in Sachen Vorzugsfinanzierung und argumentierte, dass die Verpflichtung, eine Untersuchung durchzuführen und den Fragebogen an Finanzinstitute weiterzuleiten und diese um Mitarbeit zu ersuchen, bei der Kommission als untersuchende Behörde liege. Die chinesische Regierung fügte hinzu, dass die verfügbaren Informationen nur in Ermangelung bestimmter „erforderlicher" Informationen, d. h. Informationen, die eine Behörde zur Vervollständigung ihrer Feststellung(en) „benötigt", verwendet werden könnten ([22]). Insbesondere fügte die chinesische Regierung hinzu, dass die Informationen über die Beteiligung der Finanzinstitute öffentlich zugänglich seien und dass die Kommission keine Grundlage für die Verwendung der verfügbaren Informationen gehabt habe.

(126) Darüber hinaus fügte die chinesische Regierung hinzu, dass die Kommission die Untersuchungslast rechtswidrig umgekehrt habe; sie verwies auf Artikel 12 des Subventionsübereinkommens und die einschlägige Rechtsprechung, wonach bestimmte Verpflichtungen angeblich der untersuchenden Behörde obliegen und nicht auf das „interessierte Mitglied" (die chinesische Regierung) übertragen werden könnten ([23]). Folglich vertrat die chinesische Regierung die Auffassung, dass der Rückgriff auf die verfügbaren Informationen rechtswidrig gewesen sei, da die Kommission den Befragten nicht ordnungsgemäß über die von ihm verlangten Informationen unterrichtet habe. Die chinesische Regierung merkte ferner an, dass eine Behörde die ausführende Regierung (das interessierte Mitglied) nicht zwingen könne, „die Arbeit für die untersuchende Behörde zu verrichten".

(127) Die chinesische Regierung wies darauf hin, dass der untersuchenden Behörde und dem interessierten Mitglied unterschiedliche und nicht austauschbare Pflichten oblägen. So habe auch das Panel in der Sache „Mexico — Anti-Dumping Measures on Rice" treffend festgestellt, dass sich eine untersuchende Behörde nicht auf die Initiative der interessierten Parteien verlassen darf, um Verpflichtungen zu erfüllen, die eigentlich ihre eigenen sind.

(128) Wie in den Erwägungsgründen 266 bis 268 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellte die Kommission fest, dass der chinesischen Regierung die angeforderten Informationen für alle Unternehmen vorlagen, an denen sie als Haupt- oder Großanteilseigner beteiligt ist. Ebenso ist die chinesische Regierung, was nichtstaatliche Finanzinstitute angeht, als Regulierungsbehörde befugt, von allen Finanzinstituten mit Sitz in der Volksrepublik China die Vorlage von Informationen zu verlangen und die Finanzinstitute anzuweisen, Informationen gegenüber der Öffentlichkeit offenzulegen. Anschließend wies die Kommission darauf hin, dass sich die chinesische Regierung ihrer Verantwortung nicht dadurch entziehen kann, dass sie Informationen zurückhält, die sich aufgrund ihrer Funktion als Behörde und Regulierungsbehörde tatsächlich in ihrem Besitz befinden.

(129) Die Kommission ersuchte die chinesische Regierung aus verwaltungstechnischen Gründen, das heißt, um auf effizientere Weise Informationen zu erlangen, spezifische Fragebogen an alle einschlägigen Finanzinstitute weiterzuleiten, was diese nicht getan hat, obwohl sie die Behörde ist, die befugt ist, Antworten auf die spezifischen Fragen von den Finanzinstituten zu verlangen, die den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern Finanzmittel zur Verfügung gestellt haben. Außerdem wurde das Argument, dass es Sache der Kommission gewesen sei, sich mit den einschlägigen Finanzinstituten in Verbindung zu setzen, als nicht stichhaltig angesehen, insbesondere deshalb nicht, weil die Liste der einschlägigen Finanzinstitute der Kommission erst nach Eingang der Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller bekannt

([22]) Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung; Artikel 12.7 des Subventionsübereinkommens; Bericht des Rechtsmittelgremiums „Mexico — Anti-Dumping Measures on Rice", Rn. 291; Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Carbon Steel (India)", Rn. 4.416.
([23]) Panelbericht, „US — Anti-Dumping and Countervailing Duties (China)", Rn. 15.23.

gewesen wäre. Dass die chinesische Regierung in der Lage war, den Fragebogen weiterzuleiten, war überdies daraus ersichtlich, dass die EXIM-Bank die Kommission auf eigene Initiative unterrichtete und dass bei früheren Antisubventionsuntersuchungen Fragebogenantworten von verschiedenen Finanzinstituten eingingen. Die von der chinesischen Regierung bereitgestellte Website mit Angaben zur Beteiligung von Finanzinstituten enthielt nicht alle Informationen, um die die Kommission im Fragebogen in Bezug auf die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen ersucht hatte. Daher wies die Kommission das Vorbringen zurück.

(130) Da keine weiteren Stellungnahmen vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 255 bis 273 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3.1.2. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf Vorleistungen

(131) Nach der vorläufigen Unterrichtung bekräftigte die chinesische Regierung ihr Vorbringen bezüglich der Verwendung der verfügbaren Informationen durch die Kommission im Zusammenhang mit den Vorleistungen und führte an, dass es die Pflicht der Kommission als untersuchende Behörde sei, eine Untersuchung durchzuführen und den Fragebogen an Lieferanten von Vorleistungen weiterzuleiten und diese um ihre Mitarbeit zu ersuchen. Die chinesische Regierung fügte hinzu, dass sie die angeforderten Informationen und die von SAIC nicht vorgelegten Informationen als weder für die Untersuchung notwendig noch für eine ordnungsgemäße Antisubventionsuntersuchung erforderlich erachte und dass die Informationen über Lieferanten und Marktbedingungen von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen hätten eingeholt werden können.

(132) Die Kommission wies darauf hin, dass die Argumente in Abschnitt 3.3.1.2 der vorläufigen Verordnung behandelt wurden. Erstens bekräftigte die Kommission ihren Standpunkt, dass es Sache der Kommission und nicht einer Partei ist, zu bestimmen, welche Informationen als für die Untersuchung notwendig erachtet werden. Darüber hinaus hob die Kommission hervor, dass die chinesische Regierung den Fragebogen — anders als bei einigen früheren Untersuchungen ([24]) — nicht an Dritte weitergeleitet hat. Auch CATL wurde aufgefordert, vermittels der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen, mit denen es verbunden war, einen Fragebogen zu übermitteln, was das Unternehmen nicht tat. Darüber hinaus verfügt die chinesische Regierung auch über die erforderliche Befugnis, mit den Herstellern von Vorleistungen zu interagieren, unabhängig davon, ob sie in staatlichem Besitz sind oder nicht. Außerdem hat die chinesische Regierung keine einschlägigen Informationen über bestimmte Märkte wie die Märkte für Batterien und Lithium vorgelegt. Daher musste die Kommission auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen. In Bezug auf die angeforderten Informationen ist anzumerken, dass die Kommission lediglich Informationen angefordert hat, die zu der Einschätzung erforderlich waren, ob eine Subventionierung für die betroffene Ware vorlag und wie hoch der Subventionsgrad war. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(133) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte CATL vor, dass die Kommission alle erforderlichen Informationen über Batteriekäufe von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen hätte erhalten können und dass die mangelnde Bereitschaft von CATL zur Mitarbeit in keinem Fall die Voraussetzungen für „unbegrenzte Rückschlüsse und Vermutungen auf der Grundlage verfälschter Tatsachen“ schaffe.

(134) Die Einwände von CATL waren allgemein gehalten und unbegründet. Die Kommission verwies darauf, dass sich CATL, wie in Erwägungsgrund 810 der vorläufigen Verordnung festgestellt, weigerte, einen Fragebogen zu beantworten, obwohl es von zwei der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen, mit denen es ein Joint Venture hatte, kontaktiert wurde, sodass der Kommission entscheidende Informationen fehlten, um die Lage von CATL anhand seiner eigenen Daten beurteilen zu können. Darüber hinaus wurden verfügbare Informationen über die Bereitstellung von Batterien auch für die SAIC Group verwendet (Erwägungsgründe 338 und 860 der vorläufigen Verordnung), einem der Unternehmen, mit denen CATL ein Joint Venture unterhält. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(135) Da keine weiteren Stellungnahmen vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 274 bis 286 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

([24]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1), Erwägungsgründe 46-48; Durchführungsverordnung (EU) 2020/776 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter gewebter und/oder genähter Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und Ägypten und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/492 der Kommission zur Einführung endgültiger Antidumpingzölle betreffend die Einfuhren bestimmter gewebter und/oder genähter Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und Ägypten (ABl. L 189 vom 15.6.2020, S. 1), Erwägungsgründe 110 und 112.

3.3.1.3. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Steuersubventionspolitik zur Förderung und zum Einsatz von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik

(136) Nach der vorläufigen Unterrichtung bekräftigte die chinesische Regierung ihr Vorbringen, dass keine Informationen über die Vorbereitung, Überwachung und Umsetzung der Regelung und keine Statistiken über die betroffenen Fahrzeuge vorlägen. Folglich sei es der chinesischen Regierung nicht möglich gewesen, Informationen vorzulegen, über die sie nicht verfügte, und eine Verwendung der verfügbaren Informationen wäre ungerechtfertigt und rechtswidrig.

(137) Wie in den Erwägungsgründen 297 und 298 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellte die Kommission fest, dass Informationen über die Vorbereitung, Überwachung und Umsetzung der Regelung sowie Statistiken über Fahrzeuge, die von einem seit mehreren Jahren bestehenden Programm betroffen sind, für das beträchtliche Mittel aus dem von der chinesischen Regierung verwalteten zentralen Haushalt bereitgestellt wurden, für die Feststellungen der Kommission relevant und erforderlich waren. In Ermangelung dieser Informationen, die von der chinesischen Regierung nicht vorgelegt wurden, war die Kommission berechtigt, gegebenenfalls die verfügbaren Informationen zu verwenden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(138) Da keine weiteren Stellungnahmen vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 287 bis 299 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3.1.4. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf Zuschüsse/andere Subventionsprogramme, einschließlich nationaler/regionaler/lokaler staatlicher Regelungen

(139) Da keine Stellungnahmen vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 300 bis 305 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3.1.5. Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Regelung über die Befreiung von der Erwerbsteuer

(140) Da keine Stellungnahmen vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 306 bis 317 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3.2. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die SAIC Group*

3.3.2.1. Vorbringen der SAIC Group, die Rechtsnormen für die Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung seien nicht erfüllt

(141) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, dass die Kommission die von den Unternehmen der SAIC Group vorgelegten Informationen, die sie in mancher Hinsicht für unzureichend hielt, generell nicht berücksichtigt und stattdessen alternative Informationsquellen genutzt habe. Nach Auffassung der SAIC Group hätte die Kommission bei jedem einzelnen Unternehmen eine konkrete Prüfung der Unzulänglichkeiten zur Bewertung ihres Ausmaßes vornehmen und die ihr für jedes Unternehmen der Gruppe bereits vorliegenden Informationen verwenden sollen. Darüber hinaus argumentierte die SAIC Group, dass nach den WTO-Regeln der Begriff „verfügbare Informationen“ in diesem Zusammenhang als „beste verfügbare Informationen“ ausgelegt werden sollte, da das Rechtsmittelgremium in der Sache „US — Hot Rolled Steel“ festgestellt habe, dass eine untersuchende Behörde nur dann berechtigt ist, die von interessierten Parteien vorgelegten Informationen abzulehnen, wenn die Informationen i) nicht überprüfbar sind, ii) nicht so vorgelegt werden, dass sie ohne ungebührliche Schwierigkeiten für die Untersuchung verwendet werden können, iii) nicht fristgerecht vorgelegt werden und iv) nicht auf dem von den Behörden gewünschten Datenträger oder in dem von ihnen gewünschten Datenformat übermittelt werden. Die untersuchenden Behörden dürften Informationen, die sich „nicht in jeder Hinsicht als vollkommen“ erweisen, nicht unberücksichtigt lassen, sofern „die interessierte Partei nach besten Kräften gehandelt hat“. Das WTO-Rechtsmittelgremium habe vielmehr festgestellt, dass eine untersuchende Behörde, wenn sie die von einer interessierten Partei vorgelegten Informationen als nicht hinreichend ansieht, diejenigen Elemente der Informationen prüfen muss, die sie als nicht hinreichend erachtet.

(142) Im Hinblick auf die von der SAIC Group bei ihrer Mitarbeit an der Untersuchung angeblich an den Tag gelegte „Gutwilligkeit“ stellte die Kommission fest, dass der SAIC Group angehörende Unternehmen sich bei mehreren Gelegenheiten, die allesamt am Ende jedes Kontrollbesuchs sowohl vom Untersuchungsteam als auch von den Unternehmensvertretern ordnungsgemäß protokolliert wurden, geweigert haben, dem Untersuchungsteam wichtige Informationen vorzulegen oder ihnen Zugang zu ihnen zu gewähren, obwohl diese Informationen ohne Weiteres verfügbar waren und hätten vorgelegt werden können, wenn die SAIC Group nach besten Kräften gehandelt hätte. Die Kommission hat daher beschlossen, die Teilinformationen zurückzuweisen, die als nicht hinreichend oder unvollständig erachtet wurden und nicht vollständig überprüft werden konnten. Im Einklang mit den in Artikel 28 Absatz 3 der Grundverordnung festgelegten Bedingungen wurden diese Teilinformationen nicht berücksichtigt, weil die SAIC Group bewusst nicht nach besten Kräften gehandelt hat, wie aus den oben genannten unbestrittenen Anlagen zu den Berichten über die Kontrollbesuche vor Ort hervorgeht, in denen die Unterlagen aufgelistet sind, die zwar ohne Weiteres verfügbar waren, deren Vorlage als Ganzes jedoch von den zur SAIC Group gehörenden Unternehmen verweigert wurde oder in denen bestimmte relevante Teile unkenntlich gemacht worden waren. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

3.3.2.2. Auskunftsersuchen in Bezug auf verbundene Lieferanten

(143) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, dass die vorläufigen Feststellungen nicht der Tatsache Rechnung trügen, dass sie zu jeder Zeit gutwillig an der Untersuchung mitgearbeitet und sich stets bemüht habe, die Arbeit der Kommission zu erleichtern. Außerdem führte die SAIC Group an, dass sie juristische Personen, die Teil von Joint-Venture-Strukturen seien, nicht zur Mitarbeit bei der Untersuchung zwingen könne.

(144) In diesem Zusammenhang verweist die Kommission auf die beiden Schreiben nach Artikel 28, die der SAIC Group nach Eingang ihrer Fragebogenantwort und im Anschluss an den Kontrollbesuch vor Ort übermittelt wurden und in denen die zahlreichen Bereiche aufgeführt waren, in denen die SAIC Group die im Rahmen dieser Untersuchung angeforderten wesentlichen Informationen nicht vorgelegt und so die Untersuchung behindert hatte. Darüber hinaus unterrichtete die Kommission die SAIC Group ausführlich über die Folgen der Verwendung der verfügbaren Informationen in Bezug auf die SAIC Group, auch für die verbundenen juristischen Personen, die Teil der Joint-Venture-Strukturen sind. Die Kommission bekräftigte, dass die SAIC Group angesichts der bestehenden Verflechtungen in puncto Beteiligungen und/oder der Art ihrer Tätigkeiten eine Fragebogenantwort hätte übermitteln sollen, die die Kommission in die Lage versetzt hätte, die Informationen zu überprüfen und gegebenenfalls weitere Beweise anzufordern. Da einige der verbundenen juristischen Personen, die Joint Ventures angehören, nicht mitgearbeitet haben, war die Kommission berechtigt, gegebenenfalls auf die verfügbaren Informationen zurückzugreifen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

3.3.2.3. Von der SAIC Group nicht vorgelegte Informationen und andere vor und bei den Kontrollbesuchen nicht offengelegte Unterlagen

(145) Nach der vorläufigen Unterrichtung machte die SAIC Group geltend, dass die Kommission Artikel 28 der Grundverordnung auf einige Unternehmen der SAIC Group und letztlich die SAIC Group nicht hätte anwenden dürfen.

(146) Wie in den Erwägungsgründen 318 bis 371 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurden die von den verschiedenen, der SAIC Group angehörenden Unternehmen eingegangenen Antworten als äußerst mangelhaft angesehen. Folglich mussten sich die vorläufigen Feststellungen der Untersuchung gemäß Artikel 28 der Grundverordnung teilweise auf die verfügbaren Informationen stützen. Denn die SAIC Group legte weder die Existenz verbundener Unternehmen offen, noch übermittelte sie Fragebogenantworten für andere verbundene Unternehmen. Trotz möglicherweise vorhandener Beweise für gemeinsame Entscheidungen der drei Anteilseigner eines Unternehmens der SAIC Group behauptete diese, dass einer der drei Anteilseigner nicht direkt mit ihr, sondern ausschließlich mit einem ausländischen Unternehmen verbunden sei und es ihr daher nicht möglich gewesen sei, Kontrolle auszuüben oder dieses Unternehmen zur Übermittlung eines Fragebogens zu zwingen. Ausgehend von öffentlich zugänglichen Finanzberichten schienen diese Informationen nicht richtig zu sein. Sie konnten nicht überprüft werden, da das Unternehmen einige Teile der Protokolle der Vorstandssitzungen, in denen möglicherweise Vertreter seiner drei Anteilseigner anwesend waren, unkenntlich gemacht hat.

(147) Tatsache ist, dass sich die SAIC Group trotz der an sie gerichteten Ersuchen um Beantwortung des Fragebogens zu mehreren ihrer verbundenen Unternehmen gegen eine Mitarbeit entschieden und somit seine verbundenen Unternehmen der Verwendung der verfügbaren Informationen im Einklang mit Artikel 28 der Grundverordnung preisgegeben hat.

(148) Die SAIC Group brachte ferner vor, dass die Kommission Informationen über von einem verbundenen Unternehmen herausgegebene forderungsbesicherte Wertpapiere verwendet habe, ohne die SAIC Group jemals aufgefordert zu haben, einen Fragebogen zu diesem Unternehmen zu beantworten. Dieses Unternehmen ist in der Tat eines der in Erwägungsgrund 329 der vorläufigen Verordnung erwähnten neuen Unternehmen, in Bezug auf die auf der Grundlage von öffentlich zugänglichen Quellen festgestellt wurde, dass sie miteinander verbunden und an verschiedenen wichtigen vertraglichen Beziehungen beteiligt waren, die Tätigkeiten wie die Bereitstellung von Vorleistungen, Kapital, Darlehen, Garantien und anderen Finanzierungsformen innerhalb der SAIC Group betrafen. Da die SAIC Group keine Informationen über die Existenz dieses Unternehmens vorlegte, konnte die Kommission unmöglich in der Lage sein, eine Fragebogenantwort anzufordern. Wenn dieses Unternehmen eine Fragebogenantwort übermittelt hätte, dann hätte die Kommission Feststellungen über die Existenz, die Tätigkeiten und die konkreten Verbindungen zwischen den verschiedenen verbundenen Unternehmen treffen können. In Ermangelung einer solchen Fragebogenantwort und einschlägiger Informationen musste die Kommission auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen, um ihre Feststellungen zu treffen, wozu auch Informationen über die von diesem Unternehmen ausgegebenen forderungsbesicherten Wertpapiere gehörten, die, wie in den Erwägungsgründen 368 und 369 erläutert, als Vorzugsfinanzierungsquelle angesehen wurden. Aus diesen Gründen wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(149) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die SAIC Group vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 318 bis 371 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3.3. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Geely Group*

(150) Nach der vorläufigen Unterrichtung übermittelte die Geely Group eine Stellungnahme zur Verwendung der verfügbaren Informationen.

(151) Erstens bekräftigte die Geely Group ihr Vorbringen, dass sie aufgrund der Tatsache, dass sie keine Kontrolle über CATL ausüben könne, daran gehindert sei, diesen Dritten zur Vorlage von Informationen zu zwingen. Sie führte außerdem an, dass dann, wenn ein ausführender Hersteller und ein Dritter ausschließlich über ein Gemeinschaftsunternehmen miteinander verbunden seien, die Informationen des Dritten keine Begründung für die Verwendung der verfügbaren Informationen darstellen könnten.

(152) Wie in Erwägungsgrund 376 der vorläufigen Verordnung dargelegt, hat die Kommission festgestellt, dass CATL und die Geely Group ein Gemeinschaftsunternehmen für die Entwicklung, die Herstellung und den Verkauf von Batteriezellen, -modulen und -sätzen gegründet hatten. Daher war ihre Beziehung als Geschäftspartner rechtlich anerkannt. Sie wurden als verbundene Parteien im Sinne des Artikels 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission ([25]) angesehen, weshalb beide Parteien aufgefordert wurden, einen Fragebogen zur Subventionierung zu übermitteln. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(153) Zweitens brachte die Geely Group vor, dass das Auskunftsersuchen in Bezug auf die Unternehmen ihrer Gruppe, die an der Finanzierung von BEV beteiligt sind, in einem fortgeschrittenen Stadium der Untersuchung eingegangen sei und dass es ihm an Spezifität gemangelt habe.

(154) Die Kommission stellte jedoch fest, dass der seit der Einleitung der Untersuchung im Oktober verfügbare Fragebogen für ausführende Hersteller bereits ein Auskunftsersuchen in Bezug auf an Finanzierungstätigkeiten beteiligte Unternehmen enthielt. Darüber hinaus wies die Kommission in ihrem Schreiben vom 6. März 2024 ausdrücklich auf Unternehmen hin, die möglicherweise mithilfe von forderungsbesicherten Wertpapieren (einschließlich grüner forderungsbesicherter Wertpapiere) und anderen Mitteln Finanzmittel beschafft haben. Die Kommission gewährte auch eine Fristverlängerung für die Übermittlung dieser Informationen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(155) Drittens brachte die Geely Group in Bezug auf Zuschüsse vor, dass sie alle verfügbaren Informationen in der Fragebogenantwort und während der Überprüfungen vor Ort vorgelegt habe. Der Zweck der Zuschüsse sei auf Bankkontoauszügen angegeben gewesen, die während der Besuche vor Ort eingehend erörtert worden seien. Außerdem deckten vermögensbezogene Zuschüsse ausschließlich einschlägige Vermögenswerte ab, während nicht vermögensbezogene Zuschüsse zur Unterstützung des täglichen Betriebs sowohl für BEV als auch für andere Fahrzeuge dienten.

([25]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

(156) Wie in den Erwägungsgründen 300 und 380 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellte die Kommission fest, dass es ihr nicht möglich war, auf der Grundlage der begrenzten Informationen, die den Bankkontoauszügen zu entnehmen waren, die den Zuschussprogrammen zugrunde liegenden Subventionsregelungen im Zusammenhang mit der untersuchten Ware zu ermitteln. Darüber hinaus hat die chinesische Regierung keine Einzelheiten zu Ad-hoc-Zuschüssen vorgelegt, die den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen gewährt wurden. Dieses Vorbringen der Gruppe wurde daher zurückgewiesen.

(157) Die Geely Group machte ferner geltend, dass sie die erforderlichen Informationen in einem frühen Stadium der Untersuchung vorgelegt und durch die Offenlegung und Erläuterung der Struktur und Organisation ihrer Geschäftsvorgänge vollständige Transparenz unter Beweis gestellt habe.

(158) Die Kommission erkannte die Bemühungen an, die die Geely Group angestellt hat, um ihrem Auskunftsersuchen nachzukommen. Wie in Erwägungsgrund 384 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellte die Kommission jedoch auch fest, dass sie die Vollständigkeit und Richtigkeit der Informationen wegen der späten Vorlage nicht überprüfen konnte. Insbesondere war die Kommission nicht in der Lage, die Zulieferungen von Vorleistungen im Verhältnis zur Produktionsmenge und zu den Kosten von BEV zu bewerten, da die vorgelegten Kosteninformationen nicht die erforderlichen Einzelheiten enthielten, die von den herstellenden Unternehmen im Fragebogen verlangt werden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(159) Was die Landnutzungsrechte angeht, brachte die Geely Group vor, dass ihr Hauptsitz in keinem Zusammenhang mit der Herstellung und dem Verkauf von BEV stehe und somit für die Untersuchung unerheblich sei. Sie gab auch an, die angeforderten Informationen vorgelegt zu haben.

(160) Wie in Erwägungsgrund 387 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurde festgestellt, dass der Hauptsitz zum Teil für Tätigkeiten im Zusammenhang mit BEV genutzt wird. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(161) In ihrer Stellungnahme zur vorläufigen Unterrichtung bekräftigte die Geely Group ihr Vorbringen, dass Ersuchen zu künftigen Projekten im Zusammenhang mit der Herstellung von BEV über den Untersuchungsumfang hinausgingen. Die Kommission wies dieses Vorbringen jedoch als inkohärent zurück, da gleichzeitig in einer der Stellungnahmen der Geely Group beantragt wurde, ein Produktionsunternehmen in die Liste der herstellenden Unternehmen der Geely Group aufzunehmen ([26]), nachdem es nach dem in Erwägungsgrund 9 der vorläufigen Verordnung genannten Untersuchungszeitraum mit der Herstellung und Ausfuhr eines neuen BEV-Modells begonnen hatte.

(162) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Geely Group vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 372 bis 387 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3.4. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die BYD Group*

(163) Nach der vorläufigen Unterrichtung erhob die BYD Group Einwände gegen die Anwendung des Artikels 28 in Bezug auf die fehlenden Fragebogenantworten des mit ihr verbundenen LFP-Lieferanten Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. mit der Begründung, dass dieser Lieferant nur während eines Teils des Untersuchungszeitraums unter die Definition eines mit der BYD Group „verbundenen Unternehmens" gefallen sei. Die BYD Group ersuchte die Kommission, die vom betreffenden Lieferanten angegebenen Mengen und Preise in die Berechnung des Vorteils für LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt einzubeziehen. Diese Forderung wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal gestellt. Die BYD Group bekräftigte ihre Stellungnahme, in der sie die Anwendung des Artikels 28 auf ein nicht als verbunden anzusehendes Unternehmen der BYD Group infrage stellte, und fügte hinzu, dass die zwischen den beiden Parteien geschlossene Vereinbarung die Produktionskapazitäten und nicht die Preisfestsetzung betreffe und dass die Einkaufspreise auf der Grundlage der Nachfrage- und Angebotskräfte des Marktes bestimmt worden seien. Die BYD Group legte außerdem eine Kopie von drei Kaufaufträgen aus unterschiedlichen Zeiträumen als zusätzliche Beweise für ihre Vorbringen vor.

(164) Die Kommission wies darauf hin, dass die von der BYD Group vorgelegten Kaufverträge zwischen der BYD Group und Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. in die Zeit vor Beginn des Untersuchungszeitraums fallen und dass die Käufe somit zu Preisen erfolgten, die festgelegt wurden, als die BYD Group ein mit ihrem LFP-Lieferanten verbundenes Unternehmen war. In Bezug auf die Behauptungen der BYD Group, dass die Vereinbarungen zwischen den beiden Parteien nur die Produktionskapazitäten und nicht die Preisfestsetzung beträfen, erinnert die Kommission daran, dass sie, wie bereits in Erwägungsgrund 892 der vorläufigen Verordnung dargelegt,

([26]) Stellungnahme vom 26.7.2024, Aktenzeichen t24.006419.

Bestimmungen über den Preis enthielten, mit denen sichergestellt wurde, dass das Unternehmen von dem günstigsten Angebot profitieren würde, das heißt, dass es keinen höheren Preis zahlen würde als andere Abnehmer von Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., ebenso wie ein Modell zur Preisbestimmung. Was die Behauptungen betrifft, dass solche Geschäfte der Marktdynamik folgend abgewickelt worden seien, so wurde, wie in Erwägungsgrund 864 der vorläufigen Verordnung dargelegt, der chinesische Markt aufgrund der von inländischen Batterie- und LFP-Lieferanten umgesetzten nationalen und sektorspezifischen Politik, insbesondere im Zusammenhang mit den Preisstrukturen, als verzerrt angesehen. Darüber hinaus konnte die Kommission angesichts der mangelnden Mitarbeit des Rohstofflieferanten nicht beurteilen, ob der Preis, zu dem die BYD Group LFP bezog, als marktüblich angesehen werden kann, und daher zog die Kommission, wie in Erwägungsgrund 928 der vorläufigen Verordnung erläutert, statt des fraglichen Preises den durchschnittlichen Kaufpreis für LFP von unabhängigen Lieferanten heran. Vor diesem Hintergrund wies die Kommission dieses Vorbringen zurück, da keine nachprüfbaren Informationen vorgelegt wurden.

(165) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die BYD Group vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 388 bis 400 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3.5. *Stellungnahme der chinesischen Regierung zur beabsichtigten Anwendung des Artikels 28 in Bezug auf die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller*

(166) Da keine Stellungnahmen vorlagen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 401 bis 406 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.4. **Subventionen und Subventionsprogramme, zu denen die Kommission in dieser Untersuchung Feststellungen trifft**

3.4.1. *Allgemeines*

(167) Da zu den in Abschnitt 3.4 der vorläufigen Verordnung dargelegten Subventionen und Subventionsprogrammen keine Stellungnahmen eingingen, wurde Erwägungsgrund 407 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5. **Vorzugsfinanzierung**

3.5.1. *Finanzinstitute, die Finanzierungen zu Vorzugsbedingungen anbieten*

3.5.1.1. Als öffentliche Körperschaften handelnde staatseigene Finanzinstitute

(168) Nach der vorläufigen Unterrichtung machte die chinesische Regierung geltend, dass die Kommission verpflichtet gewesen sei, die Kernmerkmale und Aufgaben jedes einzelnen Unternehmens sowie seine Beziehungen zur Regierung (gleichsam „für sich“) zu analysieren und zu bestimmen, ob diese Unternehmen (einzeln, nicht als Gruppe) als öffentliche Körperschaft angesehen werden können ([27]).

(169) Sie brachte in diesem Zusammenhang vor, dass die Kommission, außer bei der EXIM-Bank, keine solche Bewertung des Einzelfalls vorgenommen habe, sondern sich vielmehr angeblich auf frühere Untersuchungen und andere öffentlich zugängliche Dokumente sowie auf eine Top-Level-Bewertung der EXIM-Bank und einiger anderer Banken gestützt habe, die angeblich an der Bereitstellung von Finanzmitteln für den Wirtschaftszweig für BEV beteiligt gewesen seien. Sie machte ferner geltend, dass die EXIM-Bank keine „hoheitliche Aufgabe“ ([28]) ausübe und dass die chinesische Regierung keine Kontrolle über die EXIM-Bank ausübe. Auf dieser Grundlage kam die chinesische Regierung zu dem Schluss, dass die Kommission ihre Schlussfolgerungen nicht auf stichhaltige Beweise und eine ordnungsgemäße Begründung gestützt habe.

([27]) Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Antidumping and Countervailing Duties (China)“, Rn. 317; Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Carbon Steel (India)“, Rn. 4.9 und 4.29; Panelbericht „US — Pipes and Tubes (Turkey)“, Rn. 7.11; Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Countervailing Measures (China) (Artikel 21.5)“, Rn. 5.96 (bezugnehmend auf den Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Carbon Steel (India)“, Rn. 4.29); Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Anti-Dumping and Countervailing Duties (China)“, Rn. 317; Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Carbon Steel (India)“, Rn. 4.29; „Anti-Dumping and Countervailing Duties (China)“, Rn. 317; Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Carbon Steel (India)“, Rn. 4.29.

([28]) Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Antidumping and Countervailing Duties (China)“, Rn. 290; Panelbericht „US — Countervailing Measures (China) (Artikel 21.5 — China)“, Rn. 7.19.

(170) Die Kommission analysierte nicht nur die Lage der EXIM-Bank, sondern auch aller anderen chinesischen staatseigenen Geschäftsbanken (State-owned commercial banks — im Folgenden „SOCB“), die Vorzugsfinanzierungen an den BEV-Sektor vergaben und nicht kooperierten. Aufgrund der mangelnden Mitarbeit anderer staatseigener Geschäftsbanken musste die Kommission, wie in Erwägungsgrund 460 der vorläufigen Verordnung festgestellt, auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen, um ihre diesbezüglichen Feststellungen zu treffen. Aus diesen Gründen beschloss die Kommission, wie in Erwägungsgrund 464 der vorläufigen Verordnung erläutert, anhand der verfügbaren Informationen festzustellen, ob diese staatseigenen Finanzinstitute als öffentliche Körperschaften anzusehen sind. Auf dieser Grundlage wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen, und die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 466 und 467 der vorläufigen Verordnung wurden bestätigt.

(171) Unter Hinweis auf den bestehenden Rechtsrahmen, in dem die staatseigenen Geschäftsbanken tätig sind, in den Erwägungsgründen 461 und 462 der vorläufigen Verordnung ermittelte die Kommission zunächst jeweils einzeln die Beteiligung des Staates an jeder der fünfzehn staatseigenen Geschäftsbanken. In den Erwägungsgründen 430 und 431 der vorläufigen Verordnung wurden diesbezüglich konkrete Beispiele für jene Banken genannt, auf die zusammengenommen, gemessen an den Vermögenswerten Ende 2021/2022, ein sehr großer Anteil des Finanzsektors der VR China entfiel. Darüber hinaus führte die Kommission in Erwägungsgrund 463 der vorläufigen Verordnung auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Informationen, wie der jüngsten Jahresberichte, Beweise für die staatliche Beteiligung an den anderen staatseigenen Geschäftsbanken an, die Finanzmittel für den BEV-Sektor bereitgestellt haben.

(172) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Feststellung der Kommission zur (staatlichen) Beteiligung, wie sie in den Erwägungsgründen 430 und 431 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 170 der vorliegenden Verordnung dargelegt worden sei, nicht einer Bewertung auf der Ebene der einzelnen Unternehmen entspreche und nicht ausreiche, um zu dem Schluss zu gelangen, dass es sich bei den fraglichen Finanzinstituten um staatseigene Finanzinstitute handele. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission angeblich zu dem Schluss gekommen sei, dass die chinesische Regierung nicht an allen Finanzinstituten (staatseigene Geschäftsbanken) Beteiligungen halte.

(173) Da keine neuen stützenden Elemente vorlagen, die der Schlussfolgerung der Kommission zur staatlichen Beteiligung widersprechen, hielt die Kommission an ihrer Schlussfolgerung fest, die sich auf eine gründliche Analyse der im Dossier enthaltenen Informationen stützte. Die Beschaffung von Informationen wurde jedoch durch die mangelnde Mitarbeit chinesischer Finanzinstitute, mit Ausnahme der EXIM-Bank, die allerdings auch nur teilweise mitarbeitete, beeinträchtigt, sodass sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Darüber hinaus widersprach die Kommission der Behauptung der chinesischen Regierung, die Kommission habe angeblich eingeräumt, dass die chinesische Regierung nicht an allen staatseigenen Geschäftsbanken beteiligt wäre. Die Schlussfolgerungen der chinesischen Regierung sind unbegründet und verstoßen gegen den Grundsatz, dass sich eine staatseigene Geschäftsbank naturgemäß in staatlichem Eigentum befindet.

(174) Dann stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung eine bedeutsame Kontrolle über die staatseigenen Geschäftsbanken ausübt. Es wurden Beweise für formale Indizien der Kontrolle über die staatseigenen Geschäftsbanken über ihre Leitungsstruktur vorgelegt. Wie in den Erwägungsgründen 431 und 432 der vorläufigen Verordnung erwähnt, wurde der Kommunistischen Partei Chinas (im Folgenden „Kommunistische Partei“) in den Satzungen aller staatseigenen Geschäftsbanken ab 2017 eine klare Rolle in den Aufsichts- und Entscheidungsprozessen der Finanzinstitute zugewiesen. Schließlich wurden die Beweise für die bedeutsame Kontrolle durch die chinesische Regierung mithilfe des Rechtsrahmens in Abschnitt 3.5.1.5 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Die Kommission stellte fest, dass alle staatseigenen Geschäftsbanken unter derselben Leitungsstruktur und im Rahmen desselben Regelungsrahmens wie die EXIM-Bank tätig sind.

(175) In Ermangelung einer Antwort der chinesischen Regierung in Bezug auf die Leitungsstruktur, die Risikobewertung oder Beispiele für spezifische Darlehen an den BEV-Wirtschaftszweig musste die Kommission wiederum auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen. Entgegen der Behauptung der chinesischen Regierung hat die Kommission nicht nur frühere Untersuchungen herangezogen, sondern auch ausführliche Berichte ([29]), die während oder kurz nach dem Untersuchungszeitraum erstellt wurden und die die in früheren Untersuchungen gezogenen Schlussfolgerungen bestätigten. In jedem Fall vertrat die Kommission in Bezug auf die Feststellungen früherer Untersuchungen die Auffassung, dass diese nach wie vor gültig waren und dass die chinesische Regierung keine Elemente vorlegte, die diesen Schlussfolgerungen widersprachen. Auf der Grundlage all dieser Elemente wies die Kommission dieses Vorbringen zurück und bestätigte ihre Feststellungen.

([29]) Siehe Fußnoten 156 und 157 der vorläufigen Verordnung.

(176) Darüber hinaus verwies die Kommission in Bezug auf die angeblich oberflächliche Analyse der Eigentumsverhältnisse auf die von der chinesischen Regierung im Zuge des Kontrollbesuchs vorgelegten Informationen, wonach sie angeblich nicht in der Lage gewesen sei, Informationen über den Anteilseigner vorzulegen, der fast 90 % des eingezahlten Kapitals der EXIM-Bank hielt, nämlich Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. Den auf öffentlich zugänglichen Informationen ([30]) basierenden Informationen der Kommission zufolge steht diese Investitionsplattform über das chinesische staatliche Devisenamt (State Administration of Foreign Exchange — im Folgenden „SAFE") zu 100 % im Eigentum der chinesischen Behörden. In diesem Zusammenhang musste die Kommission ebenfalls auf verfügbare Informationen zurückgreifen, um ihre Feststellungen zu treffen und die sich aus der mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung ergebenden „Lücken zu schließen". Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(177) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung ferner vor, die Kommission habe nicht analysiert, ob die Regierung den fraglichen Unternehmen hoheitliche Befugnisse übertragen habe, und verwies auf die WTO-Rechtsprechung ([31]). In diesem Zusammenhang berücksichtigte die Kommission die geltende Rechtsprechung, wonach „Staatseigentum zwar kein entscheidendes Kriterium ist, aber in Verbindung mit anderen Elementen als Beweis für die Übertragung hoheitlicher Befugnisse dienen kann", und bestätigte, dass sie im Einklang mit dem geltenden Rechtsrahmen gehandelt hat, indem sie das Staatseigentum und andere Elemente wie formale Indizien der Kontrolle und den Regulierungsrahmen geprüft hat.

(178) Nach der vorläufigen Unterrichtung führte die chinesische Regierung ferner an, dass die Tatsache, dass eine Regierung Amtsträger oder Mitarbeiter einer Einrichtung oder eines Unternehmens ernennen oder einstellen kann, nicht ausreiche, um eine Kontrolle zu beweisen und den Nachweis zu verlangen, dass diese „ernannten Personen" unabhängig handeln. Sie fügte außerdem hinzu, dass es keine Belege für die Aussagen der Kommission gebe, dass die chinesische Regierung über einen „Rechtsrahmen […] eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten der mitarbeitenden staatseigenen Bank bei der Vergabe von Darlehen an Unternehmen des BEV-Wirtschaftszweigs" ausgeübt hat und dass die EXIM-Bank „in einer von der chinesischen Regierung vorgeschriebenen Weise" handelt.

(179) Diesbezüglich verwies die Kommission auf die Erwägungsgründe 426 und 427 der vorläufigen Verordnung, in denen festgestellt wird, dass „der Staat das Management der EXIM-Bank unmittelbar [benennt]. Das Aufsichtsorgan wird vom Staatsrat […] ernannt" und dass „das Parteikomitee der EXIM-Bank eine führende und politische Schlüsselrolle spielt, damit die Politik und der weitreichende Einsatz der Partei und des Staates durch die EXIM-Bank umgesetzt werden. Die Parteiführung ist in alle Aspekte der Corporate Governance integriert". In diesem präzisen Zusammenhang vertrat die Kommission die Auffassung, dass die vom Staat ernannten Mitglieder des Managements und des Aufsichtsorgans dazu angewiesen werden, im Einklang mit der Politik und den wichtigsten Entwicklungen der Partei Maßnahmen der Regierung umzusetzen. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass sich die Kommission nicht nur auf die Fähigkeit der chinesischen Regierung stützte, Mitarbeiter in einem Unternehmen zu ernennen, um nachzuweisen, dass die chinesische Regierung die Kontrolle über die staatseigenen Geschäftsbanken ausübte.

(180) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe in Bezug auf das Management der Finanzinstitute, abgesehen von der EXIM-Bank, keine Bewertung auf der Ebene der einzelnen Unternehmen durchgeführt.

(181) In diesem Zusammenhang verwies die Kommission auf die Erwägungsgründe 431 bis 433 der vorläufigen Verordnung, die nicht ausschließlich für die EXIM-Bank, sondern für alle staatseigenen Finanzinstitute in der VR China gelten. Aus diesem Grund wurde eine solche Bewertung auf der Ebene der einzelnen Unternehmen nicht für notwendig erachtet. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(182) Nach der vorläufigen Unterrichtung fügte die chinesische Regierung ferner hinzu, dass sich die Kommission nicht auf Artikel 34 des Bankengesetzes stützen könne, um festzustellen, dass Banken verpflichtet seien, in einer bestimmten Weise zu handeln, oder dass die EXIM-Bank in bedeutsamer Weise von der chinesischen Regierung kontrolliert werde, und dass die Kommission einen umfassenderen Blick auf das gesamte Bankengesetz und dessen Artikel 4, 5 und 41 hätte richten sollen, die der chinesischen Regierung die Ausübung jeder Art von Kontrolle über die Entscheidungen von Banken verbieten und sicherstellen würden, dass Banken unabhängig tätig seien.

([30]) https://www.caixinglobal.com/2018-12-14/china-sets-up-new-forex-reserve-investment-arm-101358989.html.
([31]) Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Antidumping and Countervailing Duties (China)", Rn. 310.

(183) Die chinesische Regierung verwies außerdem auf Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe, nach dem die zuständigen Dienststellen entsprechend der staatlichen Politik Darlehenszinsen subventionieren können, um das Wachstum bestimmter Wirtschaftszweige und die wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Sektoren zu fördern, und wies darauf hin, dass diese Bestimmung kein Beweis für eine bedeutsame Kontrolle durch die Regierung oder die Ausübung hoheitlicher Befugnisse sei.

(184) Die chinesische Regierung merkte ferner an, dass der Beschluss Nr. 40 eher ein Leitfaden sei und dass Artikel 17 dieses Beschlusses den Banken vorschreibe, Kreditgrundsätze einzuhalten und Kredite nur für die Kategorie der geförderten Investitionsprojekte zu gewähren, weshalb die Kommission rechtlich verpflichtet sei, nachzuweisen, dass „diese Anleihen" mit den angeblich geförderten Investitionsprojekten in Zusammenhang stünden.

(185) Die chinesische Regierung verwies auch auf die in ihrer Fragebogenantwort angeführten vorläufigen Maßnahmen zur Handhabung von Betriebsmittelkrediten und wies darauf hin, dass im Hinblick auf die Annahme entsprechender Darlehensanträge, ihre Überprüfung, Prüfung und Genehmigung keinerlei Anforderungen in Bezug auf die Berücksichtigung einer angeblichen Industriepolitik gestellt würden.

(186) Die chinesische Regierung führte außerdem an, dass sich die Kommission nicht auf die „übergeordneten Ziele" der chinesischen Regierung (unter Berufung auf den Dreijahresaktionsplan der CBIRC für die Jahre 2020 bis 2022) stützen könne und nachweisen müsse, dass sich die Kontrolle der Regierung über das betreffende Unternehmen (öffentliche Körperschaft) aus einer konkreten Maßnahme der Regierung ergibt. Die Kommission könne nicht geltend machen, dass die Tatsache, dass ein Finanzinstitut das Gesetz des Landes befolgt oder einhält, einer Kontrolle durch die Regierung gleichkommt.

(187) Die chinesische Regierung führte ferner an, dass die Kommission den Jahresbericht 2022 der EXIM-Bank selektiv herangezogen habe; bestimmte Teile, die Erwägungen zur allgemeinen wirtschaftlichen Stabilität des Landes beträfen, seien aus dem Kontext genommen worden; diese Erwägungen hätten nichts mit der Förderung der Industriepolitik zu tun, in deren Rahmen die EXIM-Bank Finanzmittel für verschiedene Sektoren bereitgestellt habe.

(188) In Bezug auf die Natur und die Rechtswirkung der Artikel 4, 5, 31 und 41 des Bankengesetzes, des Artikels 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe, des Artikels 19 des Beschlusses Nr. 40 und die vorläufigen Maßnahmen zur Verwaltung von Betriebsmittelkrediten verwies die Kommission auf die Erwägungsgründe 449 und 450 der vorläufigen Verordnung, in denen diese Vorbringen bereits behandelt wurden. In Ermangelung neuer Erkenntnisse wurden die Vorbringen zurückgewiesen.

(189) Die chinesische Regierung führte ferner an, dass die staatliche Eigentümerschaft nicht mit dem Begriff der „öffentlichen Körperschaft" gleichzusetzen sei und dass zu der Tatsache, dass die Regierung Amtsträger ernennen kann, hinzukommen müsse, dass diese von der Regierung ernannten Personen nicht unabhängig handeln. In diesem Zusammenhang verwies die chinesische Regierung auf Artikel 5 der „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsorgane wichtiger staatlicher Finanzinstitute" und wies, um zu betonen, dass es keine institutionelle Kontrolle gibt, darauf hin, dass sich die Aufsichtsorgane weder an der geschäftlichen Entscheidungsfindung und den Geschäftsführungstätigkeiten des staatseigenen Finanzinstituts beteiligen noch in diese eingreifen dürften.

(190) Die Kommission teilte diese Auffassung nicht und verwies auf Erwägungsgrund 178 der vorliegenden Verordnung, in dem sie die Auffassung geäußert hat, dass die vom Staat benannten oder ernannten Mitglieder des Managements und des Aufsichtsorgans dazu angewiesen werden, im Einklang mit der Politik und den wichtigsten Entwicklungen der Partei Maßnahmen der Regierung umzusetzen. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(191) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Benennung des Managements und des Aufsichtsorgans der EXIM-Bank durch den Staat nicht bedeute, dass diese Personen angewiesen seien, im Einklang mit der Politik und den wichtigsten Entwicklungen der Partei Maßnahmen der Regierung umzusetzen. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, die Kommission habe ihr vorliegende Beweise ignoriert, die angeblich belegen, dass die Finanzinstitute und die Mitglieder ihres Managements unabhängig handeln müssen. In diesem Sinne argumentierte die chinesische Regierung, die vorliegenden Beweise zeigten, dass das Aufsichtsorgan per Gesetz nicht in die Entscheidungsfindung staatseigener Finanzinstitute eingreifen dürfe.

(192) Diesbezüglich verwies die Kommission auf Erwägungsgrund 178 der vorliegenden Verordnung, in dem sie die Auffassung geäußert hat, dass die vom Staat benannten oder ernannten Mitglieder des Managements und des Aufsichtsorgans dazu angewiesen werden, im Einklang mit der Politik und den wichtigsten Entwicklungen der Partei Maßnahmen der Regierung umzusetzen. Darüber hinaus vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Mitglieder des Aufsichtsorgans im Rahmen ihrer Aufgaben und Pflichten im Einklang mit der Politik und den wichtigsten Entwicklungen der Partei Maßnahmen der Regierung umsetzen. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(193) Nach der vorläufigen Unterrichtung führte die chinesische Regierung ferner an, dass im Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik für den Zeitraum 2012-2020 (im Folgenden „Plan 2012-2020“) kein Betrag der den betroffenen Sektoren zu gewährenden Finanzierungen genannt werde und dass der Plan im Untersuchungszeitraum nicht angewendet worden sei.

(194) Nach Ansicht der Kommission ist die Tatsache, dass im Plan kein Finanzierungsbetrag angegeben ist, unerheblich. Die Kommission wies ferner darauf hin, dass der Plan 2012-2020 der Vorläufer des darauffolgenden Plans zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2021-2035) ist, und dass beide Pläne den Sektor betreffen, der die untersuchte Ware umfasst. Wie aus Abschnitt 3.2 der vorläufigen Verordnung hervorgeht, ist der Plan 2012-2020 jedenfalls nicht der einzige Plan, der eine Vorzugsfinanzierung für geförderte Wirtschaftszweige wie dem BEV-Wirtschaftszweig vorsieht.

(195) Zur Untermauerung ihrer Behauptung, dass Finanzinstitute nicht verpflichtet seien, unter Ausschluss kommerzieller (marktorientierter) Erwägungen industriepolitische Erwägungen zu berücksichtigen, führte die chinesische Regierung außerdem an, dass die Kommission nur auf bestimmte Elemente der Bekanntmachung des Finanzministeriums vom 15. Dezember 2020 über die Methode zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken hingewiesen und die Tatsache außer Acht gelassen habe, dass sich diese Bekanntmachung auch auf Aspekte wie die „Stärkung der entscheidenden Rolle des Marktmechanismus“ beziehe.

(196) Auf dieser Grundlage gelangte die chinesische Regierung zu dem Schluss, dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass „dieser Rechtsrahmen […] den Führungskräften und Aufsichtsorganen der Bank keinen Spielraum bei der Frage [ließ], ob sie im Hinblick auf die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller den Rahmen einhalten oder nicht, wodurch das Management der Bank in einem Abhängigkeitsverhältnis steht“.

(197) Die chinesische Regierung vertrat die Auffassung, dass die Kommission, sollte sie an ihrer Schlussfolgerung festhalten, dass es sich bei den Finanzinstituten in der Tat um öffentliche Körperschaften handelt, dennoch nicht festgestellt habe, welche hoheitlichen Aufgaben sie (wenn überhaupt) ausübten.

(198) Im gleichen Zusammenhang brachte die chinesische Regierung vor, dass es keine Policy Loans gebe und dass die chinesische Regierung nicht in den Prozess der Gewährung von Darlehen eingreife und die Banken unabhängig und auf der Grundlage marktorientierter Grundsätze agierten. Die chinesische Regierung wiederholte auch ihre Einwände gegen die Feststellung der Kommission, dass staatseigene Geschäftsbanken öffentliche Körperschaften sind.

(199) Darüber hinaus verwies die chinesische Regierung auf die Feststellungen der Kommission, wonach den BEV-Herstellern „Darlehen zu Zinssätzen gewährt wurden, die im Bereich des […] Leitzinssatzes für Kredite (Loan Prime Rate — im Folgenden ‚LPR‘) oder darunter lagen“ (siehe Erwägungsgrund 486 der vorläufigen Verordnung), und machte geltend, dass dieser Zinssatz tatsächlich auf den aktuellen Kreditzinssätzen beruhe, den die meldenden Banken bei den Kunden mit höchster Bonität unter Berücksichtigung der Kapitalbeschaffungskosten, des Angebots und der Nachfrage auf dem Markt, der Risikoprämien und anderer Faktoren anwendeten.

(200) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass sie untersucht hat, welche hoheitlichen Aufgaben von den staatseigenen Geschäftsbanken ausgeübt werden, nämlich die Vergabe von Vorzugsfinanzierungen für einen geförderten Sektor, d. h. den BEV-Sektor, im Einklang mit den geltenden nationalen Plänen im Sinne von Abschnitt 3.2 der vorläufigen Verordnung. Da abgesehen von der teilweisen Mitarbeit der EXIM-Bank keine Bank mitarbeitete, war die Kommission auch nicht in der Lage, die Vorbringen der chinesischen Regierung in Bezug auf wichtige Elemente wie die Bewertung der Kreditwürdigkeit zu prüfen.

(201) Wie in Erwägungsgrund 453 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellte die Kommission vielmehr fest, dass die drei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller Darlehen zu Zinssätzen erhalten hatten, die unter oder nahe dem Leitzinssatz für Kredite lagen, einem Zinssatz, der vermutlich den Kunden mit höchster Bonität zur Verfügung stand, und zwar unter Berücksichtigung der Kapitalbeschaffungskosten, des Angebots und der Nachfrage auf dem Markt, der Risikoprämien und anderer Faktoren ([32]). Die Tatsache, dass die drei in die Stichprobe einbezogenen Hersteller von noch niedrigeren Zinssätzen als denen profitierten, die den Kunden mit der „höchsten Bonität" zur Verfügung standen, bestätigte das Vorhandensein eines Rechtsrahmens, in dem Finanzinstitute nicht unabhängig tätig, sondern dazu angewiesen sind, nationale Strategien umzusetzen, indem sie für den BEV-Wirtschaftszweig eine Vorzugsfinanzierung bereitstellen, wie in Erwägungsgrund 455 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Auf dieser Grundlage wurden die vorstehenden Vorbringen zurückgewiesen.

(202) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe Informationen aus verschiedenen Dokumenten „herausgepickt", um ihren Standpunkt zu untermauern, dass die chinesische Regierung einen normativen Rahmen geschaffen hat, um eine bedeutsame Kontrolle über die Finanzinstitute auszuüben. In Bezug auf ihr Vorbringen führte die chinesische Regierung an, die Kommission habe lediglich die Argumente der chinesischen Regierung wiederholt, aber die im Dossier enthaltenen Beweise ignoriert.

(203) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Im Wesentlichen vertritt die Kommission die Auffassung, dass sie auf die Vorbringen der chinesischen Regierung eingegangen ist und keine Informationen zur Untermauerung ihrer Schlussfolgerung in Bezug auf den normativen Rahmen „herausgepickt" hat, sondern diese Schlussfolgerung angesichts der mangelnden Bereitschaft chinesischer Banken zur Mitarbeit auf eine gründliche Analyse der ihr vorliegenden Elemente gestützt hat, die sich aus den Dokumenten betreffend den Rechtsrahmen, innerhalb dessen die Finanzinstitute tätig sind, den Dokumenten für die nationale und die sektorbezogene Politik, von den mitarbeitenden BEV-Herstellern eingeholten Informationen, Erkenntnissen aus früheren Untersuchungen und verfügbaren Informationen ergaben. Da die chinesischen Finanzinstitute nicht mitarbeiteten, weil die chinesische Regierung den Ad-hoc-Fragebogen nicht an die betroffenen Finanzinstitute weitergeleitet hatte, war die Kommission nicht in der Lage, die von der chinesischen Regierung angeblich vorgelegten Beweise zu bestätigen. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(204) Nach der vorläufigen Unterrichtung machte der CAAM geltend, dass Geschäftsbanken nicht als öffentliche Körperschaften angesehen werden könnten, da Banken marktorientierte Geschäfte tätigten, um Gewinne zu erzielen, und dass Automobilunternehmen über diese Geschäftsbanken im Einklang mit den Marktmechanismen Finanzierungen vornähmen.

(205) Wie in Abschnitt 3.5.1.1 der vorläufigen Verordnung dargelegt, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die staatseigenen Finanzinstitute öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sind und dass sie auf jeden Fall als im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung mit Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder zu deren Wahrnehmung angewiesen gelten. In Abschnitt 3.5.1.9 der vorläufigen Verordnung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass private Finanzinstitute ebenfalls von der Regierung betraut und angewiesen werden. Außerdem wurde das Vorbringen, dass die Banken nach Maßgabe der Marktmechanismen tätig seien und bei ihren Entscheidungen über die Vergabe von Darlehen die von der Regierung verfolgte Politik und die Pläne derselben nicht berücksichtigten, durch die Ergebnisse der Untersuchung sowie die Feststellungen der Kommission in vorhergehenden Untersuchungen ([33]) zu denselben Finanzinstituten nicht bestätigt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(206) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 409 bis 467 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

([32]) Siehe t24.006247, Stellungnahme der chinesischen Regierung zur vorläufigen Unterrichtung, Rn. 92.

([33]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17); Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690.

3.5.1.2. Von der chinesischen Regierung betraute oder angewiesene private Finanzinstitute

(207) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass sich die Kommission auf dieselben Elemente gestützt habe, um nachzuweisen, dass die Finanzinstitute von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen worden seien, und wies diese Feststellung zurück. Unter Verweis auf die WTO-Rechtsprechung erklärte sie, dass die Prüfung im Hinblick auf das Vorliegen einer Betrauung/Anweisung und die Prüfung im Hinblick auf das Vorliegen einer öffentlichen Körperschaft nicht dasselbe seien und dass die Befugnisübertragung (im Falle einer Betrauung) oder der Befehl (im Falle einer Anweisung) die Form einer positiven Handlung haben müsse ([34]). Sie führte ferner an, dass eine Betrauung und eine Anweisung i) kein Nebenprodukt staatlicher Regulierung sein könnten, ii) eine aktivere Rolle als einfach nur eine begünstigende Rolle voraussetzten und iii) anhand des Beweises nachgewiesen werden müssten, dass eine Regierung — im Falle einer Betrauung — „Verantwortung überträgt" oder — im Zusammenhang mit einer Anweisung — „ihre Befugnisse gegenüber einer privaten Einrichtung ausübt, und zwar im Hinblick darauf, dass eine finanzielle Beihilfe herbeigeführt wird" ([35]). In diesem Zusammenhang brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kommission keine „Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen", identifiziert habe, mit deren Wahrnehmung die Finanzinstitute betraut oder zu deren Wahrnehmung sie angewiesen seien. Darüber hinaus wies die chinesische Regierung darauf hin, dass zu prüfen sei, ob (und wie) die chinesische Regierung „einer privaten Einrichtung Verantwortung [übertragen hat] bzw. […] ihre Befugnisse gegenüber einer privaten Einrichtung [ausgeübt hat], und zwar im Hinblick darauf, dass eine finanzielle Beihilfe herbeigeführt wird", und dass kein „nachweisbarer Zusammenhang" zwischen der chinesischen Regierung und dem Verhalten der privaten Akteure bestehe. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission in Bezug auf die Finanzinstitute keine Prüfung der Betrauung/Anweisung auf Ebene der einzelnen Unternehmen vorgenommen habe.

(208) In diesem Zusammenhang vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Elemente, die den Schluss zulassen, dass staatseigene Banken öffentliche Körperschaften sind, auch den Schluss rechtfertigen, dass auf der Ebene privater Finanzinstitute Betrauung und Anweisung vorliegen. Wie in den Erwägungsgründen 471 bis 473 der vorläufigen Verordnung erläutert, stellte die Kommission das Vorhandensein eines Rechtsrahmens fest, der für alle Finanzinstitute in der VR China, unabhängig davon, ob sie sich in privatem oder staatlichem Eigentum befanden, galt und zu ähnlichen Bedingungen führte. Diese Feststellungen stimmen auch mit denen früherer Untersuchungen überein.

(209) Was die Prüfung auf Ebene der einzelnen Unternehmen angeht, wies die Kommission darauf hin, dass sie von privaten Finanzinstituten keine Fragebogenantworten erhalten hat, sodass sie sich auf die verfügbaren Informationen stützen musste.

(210) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Tatsache, dass für Darlehensverträge mit privaten Finanzinstituten ähnliche Bedingungen galten wie für Darlehensverträge mit staatseigenen Finanzinstituten, zeige, dass der Markt wettbewerbsorientiert sei und alle Banken gleich behandelt würden.

(211) Die Kommission wies darauf hin, dass sie sich aufgrund der mangelnden Mitarbeit der Banken, gleich ob privat oder staatseigen, auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Die Tatsache, dass es bei den Zinssätzen Überschneidungen gab, zeigt, dass die Privatbanken auch Darlehen zu günstigeren Bedingungen als den marktüblichen Konditionen vergaben und nicht umgekehrt.

(212) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung ihr Vorbringen, dass die Schlussfolgerung der Kommission zu ähnlichen Darlehensbedingungen (vgl. Erwägungsgrund 472 der vorläufigen Verordnung) falsch sei, da die Fakten belegten, dass der chinesische Finanzmarkt uneingeschränkt wettbewerbsbestimmt sei.

(213) Die Kommission bestätigte ihre Einschätzung und gelangte zu dem Schluss, dass das Vorliegen ähnlicher Bedingungen in Wirklichkeit zeigt, dass staatseigene Geschäftsbanken und private Finanzinstitute innerhalb desselben normativen Rahmens tätig sind und dazu angewiesen und/oder damit betraut sind, dem Wirtschaftszweig für BEV, der zu einem geförderten Sektor gehört, Vorzugsfinanzierungen zu gewähren. Aufgrund der mangelnden Mitarbeit der Finanzinstitute, mit Ausnahme der EXIM-Bank, die allerdings auch nur teilweise mitarbeitete, musste sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen stützen, die die Einschätzung der Kommission belegten. Die chinesische Regierung legte dagegen keine gegenteiligen Beweise vor, die im Rahmen dieser Untersuchung überprüft werden konnten. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

([34]) Panelbericht „Korea — Commercial Vessels", Rn. 7.368-7.370.

([35]) Panelbericht „US — Countervailing Measures (China)", Rn. 7.396-7.402.

(214) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kommission nicht den Rechtsstandard betreffend die Betrauung/Anweisung erfüllt und nicht nachgewiesen habe, dass die chinesische Regierung privaten Finanzinstituten die Verantwortung übertragen oder ihre Befugnisse gegenüber privaten Finanzinstituten ausgeübt habe, um BEV-Herstellern Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Sie wandte insbesondere ein, dass die Schlussfolgerung der Kommission zum Vorliegen eines normativen Rahmens auf „herausgepickten" Informationen und nicht auf der Gesamtheit der vorliegenden Beweise beruhe. Ferner argumentierte sie, die Kommission hätte zusätzlich zu ihrer Bewertung betreffend öffentliche Körperschaften, die auf der Art einer Einrichtung und ihrer Beziehung zu einer Regierung beruht habe, auch einen Zusammenhang zwischen dem Verhalten der privaten Einrichtung und der Regierung nachweisen müssen. ([36])

(215) Die Kommission verwies auf Erwägungsgrund 203 der vorliegenden Verordnung, in dem sie sich bereits mit dem Vorbringen betreffend das angebliche „Herauspicken" in Bezug auf den normativen Rahmen befasste. In Bezug auf den Zusammenhang zwischen dem Verhalten der privaten Einrichtung und der Regierung verwies die Kommission auf die Existenz eines normativen Rahmens für staatseigene Geschäftsbanken, wie in Erwägungsgrund 445 der vorläufigen Verordnung dargelegt, der auch für Privatbanken gilt (vgl. Erwägungsgrund 208 der vorliegenden Verordnung). Durch die Existenz eines solchen Rahmens werden private Finanzinstitute damit betraut oder dazu angewiesen, ein bestimmtes Verhalten zu verfolgen, das heißt, Vorzugsfinanzierungen für den Wirtschaftszweig für BEV zu gewähren. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(216) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 467 bis 473 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

3.5.1.3. Ratings

(217) Nach der vorläufigen und der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die von der Kommission herangezogenen Informationen, auf deren Grundlage die chinesischen Ratings unberücksichtigt gelassen wurden, veraltet seien und die jüngsten Entwicklungen auf dem chinesischen Ratingmarkt nicht berücksichtigten. China habe im Jahr 2021 nämlich neue Vorschriften zur Regulierung des Marktes erlassen, darunter Verwaltungsmaßnahmen für das Ratinggeschäft auf dem Wertpapiermarkt. China habe zudem seinen Ratingmarkt aktiv für ausländische Agenturen geöffnet und eine Inländerbehandlung im Einklang mit den geltenden Regelungen und Vorschriften der für den Bereich Verwaltung und Geschäftsführung der Ratingbranche zuständigen Behörden gewährt. Sowohl S&P Global Ratings Inc. als auch Fitch Ratings seien in China tätig. Daher könne die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass der chinesische Ratingmarkt in sich geschlossen oder verzerrt sei.

(218) Die Kommission bestreitet nicht, dass bestimmte ausländische Agenturen auf dem chinesischen Markt tätig sind. Die chinesische Regierung hat jedoch die von der Kommission in den Erwägungsgründen 474, 475 und 477 der vorläufigen Verordnung vorgelegten Beweise außer Acht gelassen, aus denen hervorgeht, dass diese ausländischen Agenturen nur einen kleinen Bruchteil der auf dem chinesischen Ratingmarkt vorgenommenen Ratings ausmachen, dass sie denselben Ratingskalen wie die chinesischen Agenturen folgen und dass sie entsprechend der strategischen Bedeutung der Unternehmen für die chinesische Regierung und impliziten staatlichen Garantien ihr Rating anheben.

(219) In Bezug auf die von der Kommission vorgelegten angeblich veralteten Beweise stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung selektiv die ältesten von der Kommission vorgelegten Beweise ausgewählt und mehrere in den Erwägungsgründen 474, 478 und 479 der vorläufigen Verordnung herangezogene Verweise aus den Jahren 2021-2022 sowie den Verweis auf das im April 2024 veröffentlichte „Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China" (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über nennenswerte wirtschaftliche Verzerrungen in der Volksrepublik China) außer Acht gelassen hat. Diese Verweise zeigen eindeutig, dass sich die Lage auf dem chinesischen Ratingmarkt im Untersuchungszeitraum nicht wesentlich verändert hatte. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

BYD Group

(220) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass die von der Kommission durchgeführte Analyse der Bonitätsbewertung keine Hinweise darauf enthalte, warum die BYD Group auf ein Rating von „B" herabgestuft worden sei. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

([36]) Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Countervailing Measures (China) (Artikel 21.5 — China)", Rn. 5.103.

(221) Die Kommission wies darauf hin, dass sie in Ermangelung einer Kreditwürdigkeitsprüfung durch die chinesischen kreditgebenden Finanzinstitute, wie in Erwägungsgrund 492 der vorläufigen Verordnung dargelegt, in den Erwägungsgründen 495 bis 498 der vorläufigen Verordnung eine Bewertung des Ratings der BYD Group vorgenommen hat.

(222) Wie bereits in früheren Fällen stufte die Kommission das chinesische Rating „AAA“ unter Berücksichtigung der tatsächlichen Gegebenheiten jeder Gruppe auf ein „BB“-Rating herab. Eine solche Bewertung setzt jedoch eine relativ geringe Verschuldung voraus. Wie in Erwägungsgrund 498 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wies die BYD Group ausgehend von den konsolidierten Abschlüssen der BYD Group und von BYD Finance mit 0,78 einen sehr hohen Verschuldungsgrad auf. Da ein Schuldenstand von fast 80 % nicht als niedrig angesehen werden kann, wurde das Rating weiter auf „B“ herabgestuft. Die in den Erwägungsgründen 495 bis 498 der vorläufigen Verordnung erwähnte Berechnung des Koeffizienten war Teil des Dokuments zur endgültigen Unterrichtung.

(223) Die chinesische Regierung beanstandete auch die Herabstufung von BYD auf „B“. Das Vorbringen wurde zurückgewiesen, da die chinesische Regierung das Rating einer einzelnen, von der BYD Group und bestimmten einzelnen Unternehmen ausgegebenen Anleihe zum Vergleich heranzog. Die von der chinesischen Regierung vorgelegten Informationen erlauben keinen Vergleich. Es ist nicht gesagt, dass das Rating einer einzelnen, von einem Unternehmen ausgegebenen Anleihe auch für die BYD Group als Ganzes gilt. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(224) Nach der endgültigen Unterrichtung ersuchte die BYD Group darum, Auskünfte über die Kriterien oder Methoden für die Einstufung der BYD Group als Unternehmen mit B-Rating zu erhalten, und machte geltend, dass es international anerkannte oder allgemein anerkannte Standardregeln für die Festlegung der verschiedenen von der Kommission verwendeten Ratings geben müsse. Außerdem hätte die von der Kommission angewandte Methode Teil der wesentlichen Tatsachen sein müssen, sei aber nicht offengelegt worden.

(225) Die Kommission verwies darauf, dass es keine spezifischen international anerkannten Kriterien für die Festlegung unterschiedlicher Ratings gibt. Jede Ratingagentur verfügt über eine eigene spezifische Methodik, die nicht öffentlich zugänglich gemacht wird. Allerdings befolgen die Ratingagenturen bestimmte allgemeine Grundsätze, wie S&P in seinem Leitfaden zur Bonitätsbeurteilung darlegt: „Bei der Formulierung ihrer Einschätzung des Kreditrisikos greifen Ratingagenturen in der Regel auf Analysten oder mathematische Modelle oder eine Kombination aus beiden zurück. […] Eine kleine Zahl von Ratingagenturen konzentriert sich fast ausschließlich auf quantitative Daten, die sie in ein mathematisches Modell aufnehmen. […] Bei der Bewertung eines Unternehmens oder einer Gemeinde beauftragen die Agenturen, die den analystenbasierten Ansatz anwenden, in der Regel einen Analysten, der oft in Zusammenarbeit mit einem Expertenteam die leitende Rolle bei der Bewertung der Kreditwürdigkeit des Unternehmens übernimmt. In der Regel beschaffen Analysten Informationen aus veröffentlichten Berichten sowie aus Interviews und Gesprächen mit der Geschäftsleitung des Emittenten. Sie nutzen diese Informationen und wenden ihr analytisches Urteil an, um die Finanzlage, die betriebliche Leistung, die Richtlinien und die Risikomanagementstrategien des Unternehmens zu bewerten“ ([37]).

(226) In diesem Dokument heißt es auch, dass „bei der Kreditwürdigkeitsprüfung eines Unternehmensemittenten in der Regel viele finanzielle und nichtfinanzielle Faktoren berücksichtigt werden, darunter wesentliche Leistungsindikatoren, wirtschaftliche, regulatorische und geopolitische Einflüsse, Management- und Corporate Governance-Attribute und die Wettbewerbsposition“ ([38]).

(227) Um sich eine Meinung zu den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen zu bilden, stützte sich die Kommission auf dieselben Grundsätze wie die Ratingagenturen, wie in den beiden vorstehenden Erwägungsgründen dargelegt. Zum einen berechnete und interpretierte die Kommission eine Reihe von finanziellen Indikatoren für jede in die Stichprobe einbezogene Unternehmensgruppe. Wie in Erwägungsgrund 222 dargelegt, waren diese Kennzahlen Teil des Dokuments zur endgültigen Unterrichtung. Zum anderen verwendete die Kommission alle von den Unternehmen während des Untersuchungsverfahrens vorgelegten Informationen, wie Jahresabschlüsse, Anleiheprospekte, Informationen zu Finanzierungsgeschäften und zur Marktlage insgesamt, um zu einer analytischen Einschätzung der spezifischen Finanzlage des Unternehmens, aber auch der allgemeinen wirtschaftlichen, regulatorischen und allgemeinen Marktbedingungen, unter denen es tätig ist, zu gelangen.

([37]) guide_to_credit_rating_essentials_digital.pdf (spglobal.com), S. 7, abgerufen am 10. September 2024.
([38]) Ebd., S. 10.

(228) In diesem Zusammenhang berücksichtigte die Kommission neben der spezifischen Finanzlage von BYD auch den Kontext, in dem die Unternehmen tätig sind. Die Kommission stellte fest, dass die BEV-Unternehmen in einem hochgradig kapitalintensiven, volatilen und von raschen technologischen Veränderungen und Innovationen geprägten Marktumfeld tätig sind, in dem die chinesischen Wirtschaftsbeteiligten in einem harten Wettbewerb zueinander stehen und in dem die Unternehmen kontinuierlich investieren und sich an veränderte Marktbedingungen anpassen müssen. Kurzum, dieses Umfeld ähnelt einem Gründerumfeld für neue Produkte, das in der Regel mit höheren Gesamtrisiken verbunden ist und somit für Unternehmen, die auf diesem Markt tätig sind, zu niedrigeren Gesamtratings führt.

(229) Schließlich stellt die Kommission fest, dass ein B-Rating von S&P einer Situation entspricht, in der ein Unternehmen „anfälliger für nachteilige geschäftliche, finanzielle und wirtschaftliche Bedingungen ist, derzeit aber in der Lage ist, finanzielle Verpflichtungen zu erfüllen“ ([39]). Angesichts der für BYD berechneten spezifischen Finanzkennzahlen in Verbindung mit den Risiken des Marktumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist, hält die Kommission daher an ihrem Standpunkt zum Rating von BYD fest. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

Geely Group

(230) Nach der vorläufigen Unterrichtung machte die Geely Group geltend, dass sie durch die Herabstufung ihres Ratings von „AAA“ auf „B“ zu Unrecht benachteiligt worden sei.

(231) Die Kommission wies darauf hin, dass sie in Ermangelung einer Kreditwürdigkeitsprüfung durch die chinesischen kreditgebenden Finanzinstitute, wie in Erwägungsgrund 518 der vorläufigen Verordnung dargelegt, in den Erwägungsgründen 506 bis 517 der vorläufigen Verordnung eine Bewertung des Ratings der Geely Group vorgenommen hat.

(232) Die Kommission analysierte spezifische kurzfristige Liquiditätsquoten, einschließlich des durchschnittlichen Liquiditätskoeffizienten, der Liquidität zweiten Grades und der Liquidität ersten Grades. Die Bewertung ergab, dass die Gruppe mit kurzfristigen Liquiditätsschwierigkeiten konfrontiert war, was bedeutete, dass ein Ausfallrisiko vorlag. Darüber hinaus analysierte die Kommission die langfristigen Verbindlichkeiten anhand von Koeffizienten wie der Fremdkapitalquote und dem Verschuldungsgrad und kam zu dem Schluss, dass die Gruppe ihre Tätigkeiten hauptsächlich über Schulden finanziert.

(233) Angesichts der festgestellten kurzfristigen Liquiditätsprobleme und der Abhängigkeit der Gruppe von Fremdfinanzierung kam die Kommission zu dem Schluss, dass das der Gruppe erteilte Rating „AAA“ nicht gerechtfertigt war und stattdessen „BB“ lauten sollte.

(234) Darüber hinaus nannte die Kommission in den Erwägungsgründen 510 bis 512 der vorläufigen Verordnung zusätzliche Risiken im Zusammenhang mit der Geely Group. Zu diesen Risiken gehörten die Ausgabe von Anleihen zur Umschuldung, die Aufnahme von Darlehen eigens zur Ablösung anderer bestehender Darlehen und ein Schuldenswap.

(235) Um der erhöhten Risikoexposition Rechnung zu tragen, mit denen die Banken insbesondere aufgrund von Liquiditätsproblemen und sowohl kurz- als auch langfristigen Finanzierungsschwierigkeiten konfrontiert waren, hat die Kommission die Risikobewertung um eine Stufe herabgestuft und sich dafür entschieden, Unternehmensanleihen mit dem Rating „B“ (anstelle von „BB“) als Grundlage für die Bestimmung des marktbasierten Vergleichswerts heranzuziehen. Auf dieser Grundlage wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(236) Die chinesische Regierung beanstandete außerdem die Herabstufung der Geely Group auf „B“. Die Kommission wies darauf hin, dass die chinesische Regierung nur eine Webadresse mit einem Rating zur Unterstützung dieses Vorbringens angab, die es nicht gestattete festzustellen, ob sich das Rating auf bestimmte einzelne Unternehmen oder auf die Gruppe als Ganzes bezog. Aus den vorgelegten Informationen ging auch nicht klar hervor, auf welchen Zeitraum sich das Rating bezog. Darüber hinaus lautete das Geely auf der Website erteilte Rating „BBB-“ mit negativem Ausblick. Diese Informationen zeigen die Verzerrung des Ratings in China auf, wo die Gruppe mit „AAA“ bewertet wurde und nicht weit von dem von der Kommission verwendeten üblichen Rating „BB“ entfernt ist. In Ermangelung von Informationen und stichhaltigen Argumenten wies die Kommission das Vorbringen zurück.

([39]) Ebd., S. 9.

(237) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Geely Group vor, die Kommission habe nicht berücksichtigt, dass eines der Unternehmen der Gruppe, Genius Auto Finance Co. Ltd (im Folgenden „GAF"), von S&P ein AAA-Rating erhalten habe. Die Kommission verwies darauf, dass das Rating, auf das sich die Gruppe bezieht, dem Treuhänder des forderungsbesicherten Wertpapiers (ABS) erteilt wurde, nämlich Shanghai International Trust Co. Ltd. und nicht GAF (dem Dienstleister für den ABS-Hypothekenkredit). Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

SAIC Group

(238) Nach der vorläufigen Unterrichtung machte die SAIC Group geltend, dass sie zu Unrecht benachteiligt worden sei, indem erstens ihr Rating von „AAA" auf „B" herabgestuft worden sei und zweitens der Spread auf den Referenzzinssatz der People's Bank of China (im Folgenden „PBOC") (oder den Leitzinssatz für Kredite des National Interbank Funding Centre (im Folgenden „NIFC")) zum Zeitpunkt der Gewährung des Darlehens und für die Laufzeit jedes betreffenden Darlehens anstatt auf den für die SAIC Group geltenden Zinssatz angewendet worden sei.

(239) In Ermangelung einer Kreditwürdigkeitsprüfung durch die chinesischen kreditgebenden Finanzinstitute, wie in Erwägungsgrund 518 der vorläufigen Verordnung dargelegt, nahm die Kommission in den Erwägungsgründen 519 bis 527 der vorläufigen Verordnung eine Bewertung des Ratings der SAIC Group vor. In diesen Erwägungsgründen bewertete sie zunächst bestimmte die Rentabilität, den durchschnittlichen Liquiditätskoeffizienten, die Liquidität zweiten Grades, die Liquidität ersten Grades, die Fremdkapitalquote und den Verschuldungsgrad betreffende Koeffizienten und gelangte zu der Auffassung, dass diese Koeffizienten das in Erwägungsgrund 238 der vorliegenden Verordnung und in Erwägungsgrund 524 der vorläufigen Verordnung genannte angebliche Rating „AAA" nicht rechtfertigten, sondern eher für ein „BB"-Rating sprachen. Wie in den Erwägungsgründen 522 und 523 dargelegt, mussten darüber hinaus bestimmte ausführende Hersteller von BEV innerhalb der SAIC Group auf Schuldenswaps oder Kapitalzuführungen zurückgreifen, um die tragfähige Fortführung ihrer Geschäftstätigkeit sicherzustellen. Zudem stellte die Kommission fest, dass die Gruppe Darlehen ausdrücklich zur Ablösung anderer Darlehen aufgenommen hat. Auf dieser Grundlage beschloss die Kommission, die SAIC Group von „BB" auf „B" herabzustufen, um den zusätzlichen Risiken im Zusammenhang mit ihren Finanz- und Liquiditätsproblemen Rechnung zu tragen.

(240) Darüber hinaus war die Kommission nicht der Auffassung, dass die SAIC Group zu Unrecht benachteiligt worden war. Zur Beurteilung der Höhe der Subventionen, die die SAIC Group erhalten hatte, verglich die Kommission die von der SAIC Group nach ihren Angaben im Untersuchungszeitraum zu zahlenden Zinsen mit den Zinsen, die sie bei Anwendung eines unverzerrten Ratings auf einem unverzerrten Markt hätte zahlen müssen.

(241) In diesem Zusammenhang zog sie den LPR heran, d. h. den Referenzzinssatz, der auf den von den wichtigen chinesischen Banken gemeldeten aktuellen Kreditzinssätzen beruht, die sie bei den Kunden mit höchster Bonität unter Berücksichtigung der Kapitalbeschaffungskosten, des Angebots und der Nachfrage auf dem Markt, der Risikoprämien und anderer Faktoren anwenden ([40]). In Anbetracht der Tatsache, dass die SAIC Group von Zinssätzen profitierte, die günstiger waren als der zur Ermittlung des LPR herangezogene Durchschnittszinssatz, der Kunden mit höchster Bonität angeboten wurde, gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass als Basis für einen unverzerrten Vergleichswert ein Wert in Höhe von mindestens dem LPR festgelegt werden sollte. Um der Kreditwürdigkeit der SAIC Group Rechnung zu tragen, wurde in einem zweiten Schritt ein Spread auf der Grundlage der Differenz zwischen den Ratings „AA" und „B" angewandt, wie in Erwägungsgrund 504 der vorläufigen Verordnung erläutert.

(242) Die chinesische Regierung beanstandete auch die Herabstufung der SAIC Group auf „B". Die Kommission wies darauf hin, dass die chinesische Regierung zur Unterstützung dieses Vorbringens eine Webadresse mit einem Rating eines führenden lateinamerikanischen Herstellers von Konditorei- und Backwaren angab. Die Kommission konnte den Zusammenhang zwischen argentinischen Pralinen und dem chinesischen BEV-Wirtschaftszweig nicht erkennen. Daher wies die Kommission dieses Argument zurück.

(243) Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen. Da keine weiteren diesbezüglichen Vorbringen vorlagen, wurden die in den Erwägungsgründen 474 bis 481 und 491 bis 527 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

([40]) Siehe t24.006247, Stellungnahme der chinesischen Regierung zur vorläufigen Unterrichtung, Rn. 92.

3.5.2. *Vorzugsfinanzierung: Darlehen*

3.5.2.1. Arten von Darlehen

SAIC Group

a) Darlehen in Fremdwährung

(244) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, dass der durch die Darlehen in Fremdwährung erzielte Vorteil nicht nur auf der Grundlage des mit der untersuchten Ware erzielten Ausfuhrumsatzes, sondern auf der Grundlage des gesamten Ausfuhrumsatzes hätte zugewiesen werden müssen. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte SAIC zusätzliche Argumente vor, in denen das Unternehmen geltend machte, dass der Kommission ausreichende nachgeprüfte Informationen zu den Ausfuhrverkäufen in die Union und außerhalb der Union vorgelegen haben. Außerdem seien in den Darlehensverträgen weder der Zweck noch die Verwendung dieser Darlehen angegeben. Vielmehr sei in diesen Verträgen angegeben worden, dass sie sich ausschließlich auf Betriebskapital bezogen. Diese Darlehen in Fremdwährung hätten daher wie Darlehen in CNY behandelt und dem Gesamtumsatz der Gruppe zugerechnet werden müssen.

(245) Die Kommission gab dem Vorbringen bezüglich der Zuweisung des durch die Darlehen in Fremdwährung erzielten Vorteils statt und änderte die Berechnung entsprechend. Da es keine Transaktionen in Fremdwährung gab, die andere Elemente als den Verkauf von Fertigwaren betrafen, gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass die Darlehen in Fremdwährung ausschließlich die Ausfuhrverkaufstätigkeiten betrafen.

b) Kredite in CNY

(246) Nach der vorläufigen Unterrichtung machte die SAIC Group geltend, dass eine Reihe konzerninterner Kredite in CNY aus der Subventionsberechnung hätte herausgenommen werden müssen. Dementsprechend schlug die SAIC Group eine geänderte Berechnungsmethode für die Höhe der Subvention vor.

(247) Dem Vorbringen wurde teilweise stattgegeben, soweit der Kommission entsprechende Belege vorlagen. Die von der SAIC Group im Rahmen ihrer Stellungnahme vorgelegten Belege für die innerhalb eines Jahres fälligen langfristigen Verbindlichkeiten eines Unternehmens der SAIC Group führten ferner zur Feststellung einer Vorzugsfinanzierung in Form von Anleihen, die der Kommission zuvor nicht bekannt war. Die Berechnung der Höhe der Subvention wurde entsprechend angepasst.

c) Interbankendarlehen

(248) Nach der vorläufigen Unterrichtung wandte die SAIC Group ein, dass sich ein Interbankendarlehen eines Unternehmens der SAIC Group grundlegend von Krediten unterscheide und daher nicht als Kredit hätte behandelt werden dürfen. Wenn die Kommission diese Interbankendarlehen jedoch weiterhin als einem Kredit ähnlich behandeln würde, sollte der anwendbare Referenzzinssatz derjenige für kurzfristige Kredite mit einer Laufzeit von drei Monaten ab Dezember 2022 (d. h. 3,65 %) sein, da die Laufzeit der Interbankendarlehen für Finanzierungsunternehmen im Automobilbereich rechtlich auf drei Monate begrenzt gewesen sei.

(249) Die Kommission wies das Vorbringen der SAIC Group zurück und vertrat die Auffassung, dass der Zugang des Unternehmens zu Interbankendarlehen innerhalb der SAIC Group zu außergewöhnlich niedrigen Zinssätzen eine Vorzugsfinanzierung darstellt. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass dieses Interbankendarlehen mit einem Kredit vergleichbar ist. Da die SAIC Group keine Informationen über das Interbankendarlehen oder das mögliche Bestehen anderer ähnlicher Kredite vorlegte, stützt sich die Kommission bei der Beurteilung des mit diesen Interbankendarlehen verbundenen Vorteils weiterhin auf die verfügbaren Informationen.

(250) Da keine weiteren Stellungnahmen zu den Kreditarten eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 482 bis 485 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen bestätigt.

3.5.2.2. Spezifität

(251) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kommission es versäumt habe, eine ordnungsgemäße Spezifitätsanalyse für die verschiedenen angeblichen Vorzugsfinanzierungsprogramme durchzuführen, aus der eine „ausdrücklich[e] […] eindeutig[e] und deutlich[e]" Beschränkung des Zugangs zu der fraglichen angeblichen Subvention hervorgehe, die „deutlich zum Ausdruck bringen [muss], was gemeint ist, ohne dass lediglich etwas impliziert oder angedeutet wird" ([41]).

(252) Die chinesische Regierung fügte ferner hinzu, dass die Kommission beständig versäumt habe, anzugeben, welcher Teil der streitigen Dokumente die ausdrückliche Gewährung einer Vorzugsfinanzierung an die Hersteller von BEV vorschreibe.

(253) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission keine ausdrückliche Beschränkung der angeblichen Kreditvergabe zu Sonderbedingungen an bestimmte Unternehmen oder Sektoren nachgewiesen habe, da die Kreditvergabe zu Sonderbedingungen nicht auf eine hinreichend begrenzte Gruppe in dem Sinne abgezielt hätte, dass die mutmaßliche Subvention nicht nur auf den Wirtschaftszweig für BEV beschränkt sei, sondern auf sogenannte „geförderte" Wirtschaftszweige.

(254) Wie in Erwägungsgrund 486 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurden die Finanzinstitute in mehreren ausdrücklich für Unternehmen des Wirtschaftszweigs für BEV geltenden Vorschriften angewiesen, diesen Unternehmen Kredite zu vergünstigten Zinssätzen zu gewähren. Gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Grundverordnung ist es nicht erforderlich, dass die Subvention auf den BEV-Wirtschaftszweig beschränkt ist, um als spezifisch zu gelten, sondern es reicht aus, dass der Zugang zu der Subvention ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen beschränkt ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Gruppe der geförderten Wirtschaftszweige ausdrücklich begrenzt ist. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(255) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung, dass die Kommission ihre Feststellung in Bezug auf die Spezifität nicht mit eindeutigen Beweisen untermauert habe und sich auf Dokumente gestützt habe, aus denen „angeblich" hervorgehe, dass die Finanzinstitute „eine Vorzugsfinanzierung nur an eine begrenzte Zahl von Unternehmen oder Wirtschaftszweigen vergeben, deren Geschäftstätigkeit der jeweiligen Politik der chinesischen Regierung entspricht." Im Einzelnen führte sie aus, dass die geförderten Wirtschaftszweige insgesamt kein hinreichend abgegrenztes Segment der Wirtschaft darstellten, um als „bestimmte Wirtschaftszweige" im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung und des Artikels 2.1 Buchstabe a des Subventionsübereinkommens eingestuft zu werden. Insbesondere argumentierte die chinesische Regierung, dass die Breite der sogenannten „geförderten" Wirtschaftszweige dazu führe, dass die angeblichen Subventionen in der gesamten chinesischen Wirtschaft allgemein verfügbar seien, sodass sie logischerweise nicht als ausdrücklich spezifisch angesehen werden könnten. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass diese Spezifität „unmissverständlich" und „klar" ([42]) sei und dass die von der Kommission herangezogenen Dokumente (vgl. Erwägungsgrund 254 der vorliegenden Verordnung) entweder für den Wirtschaftszweig für BEV unerheblich oder nicht verbindlich seien.

(256) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 486 der vorläufigen Verordnung genannten Dokumente, wie Artikel 15 der von der People's Bank of China eingeführten „Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe" und Artikel 34 des Bankgesetzes der VR China, unmissverständliche und klare Beweise dafür darstellten, dass die Gewährung von Vorzugsfinanzierungen spezifisch für den Wirtschaftszweig für BEV war. Darüber hinaus vertrat die Kommission, wie bereits in den Erwägungsgründen 253 und 254 der vorliegenden Verordnung dargelegt, die Auffassung, dass die herangezogenen Dokumente dieses Programm ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen beschränkten und dieses nicht in der gesamten chinesischen Wirtschaft allgemein verfügbar ist. So stellte die Kommission fest, dass der Wirtschaftszweig für BEV ein geförderter Wirtschaftszweig ist und dass ein solcher Status nicht allgemein verfügbar ist, da er auf eine begrenzte Zahl von Wirtschaftszweigen beschränkt ist, die in einem spezifischen Verzeichnis aufgeführt sind (vgl. Erwägungsgrund 711 der vorläufigen Verordnung). Darüber hinaus ist der Wirtschaftszweig für BEV auch ein Sektor, für den spezielle nationale oder subnationale Mehrjahrespläne ausgearbeitet wurden. Das macht deutlich, dass es sich nicht um irgendeinen Wirtschaftszweig handelt, sondern um einen, der aus Sicht der chinesischen Regierung Anspruch auf eine Vorzugsbehandlung hat, und dass ein solcher Status mit bestimmten Vorzugsregelungen einhergehen wird, wie sie in den verschiedenen in Abschnitt 3.2 der vorläufigen Verordnung genannten Strategiepapieren dargelegt sind. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

([41]) Panelbericht, EC and certain member States — Large Civil Aircraft, Nr. 7.919.
([42]) Panelbericht, EC and certain member States — Large Civil Aircraft, Nr. 7.919.

(257) Nach der endgültigen Unterrichtung verwies die chinesische Regierung auch auf den Umstand, dass die Kommission sie aufgefordert habe, Fragebogen an die einschlägigen Finanzinstitute weiterzuleiten, und brachte vor, dass die Erhebung von Informationen von der untersuchenden Behörde durchgeführt und die Belastung nicht auf die ersuchten Parteien abgewälzt werden sollte. Darüber hinaus führte die chinesische Regierung an, dass die Kommission „nicht einfach von der Annahme, dass einem Unternehmen ein Vorteil zugeflossen ist, ausgehen darf, indem sie sich, weil sie nicht über Informationen für eine mögliche gegenteilige Schlussfolgerung verfügt, in Ermangelung anderer Anhaltspunkte für die positive Feststellung eines solchen Vorteils auf eine negative Vermutung stützt".

(258) Wie in Erwägungsgrund 129 der vorliegenden Verordnung dargelegt, ersuchte die Kommission die chinesische Regierung aus verwaltungstechnischen Gründen — das heißt, um auf effizientere Weise Informationen zu erlangen —, spezifische Fragebogen, die die Kommission ausgearbeitet hatte, an alle einschlägigen Finanzinstitute weiterzuleiten. Ein solches Ersuchen kann in keinem Fall mit einer Übertragung der Zuständigkeit für die Beschaffung von Informationen gleichgesetzt werden. Indem die chinesische Regierung nicht mitarbeitete, gab sie der Kommission keine Möglichkeit, weitere Unterlagen zu bewerten, die mutmaßlich das Fehlen von Spezifität belegt hätten (was nicht der Fall war), sodass sich die Kommission auf die im Dossier enthaltenen Informationen stützen musste, um ihre Schlussfolgerungen zu belegen. Eine solche rechtliche Begründung ist nicht gleichbedeutend mit einer Negativvermutung, da sich die Kommission angesichts der Weigerung der chinesischen Regierung, mitzuarbeiten, auf ihr vorliegende Elemente stützte. Bei früheren Untersuchungen hatte sich die chinesische Regierung anders verhalten, das heißt, die Finanzinstitute arbeiteten mit und ermöglichten es der Kommission, ihre Untersuchungen fortzusetzen und die Informationen einzuholen und zu überprüfen, die sie in Bezug auf den Wirtschaftszweig für BEV und insbesondere die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller für erforderlich hielt. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(259) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission die Spezifität jedes von ihr angefochtenen mutmaßlichen Programms oder Instruments hätte bewerten müssen und dass die Kommission nicht nachweisen könne, dass die verschiedenen Finanzierungsformen spezifisch seien, da die interessierten Parteien keine gegenteiligen Beweise vorgelegt hätten. Sie führte außerdem an, interessierte Parteien hätten deutlich gemacht, dass diese Instrumente allen Unternehmen aller Wirtschaftszweige Chinas zur Verfügung stünden.

(260) Wie aus den verschiedenen Abschnitten der vorläufigen Verordnung hervorgeht, prüfte die Kommission für jedes von ihr angefochtene Programm die Spezifität auf der Grundlage eindeutiger Beweise, die nicht durch begründete Vorbringen einer Partei widerlegt wurden. Das Vorbringen, interessierte Parteien hätten gezeigt, dass diese Instrumente allen Unternehmen aller Wirtschaftszweige Chinas zur Verfügung gestanden hätten, wurde als vage und unbegründet erachtet. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen. Da keine weiteren Stellungnahmen zur Spezifität eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 486 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.2.3. Berechnung der Höhe der Subvention

(261) Nach der vorläufigen und der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe auf einen Referenzwert außerhalb des Landes zurückgegriffen, ohne im Einklang mit der einschlägigen WTO-Rechtsprechung ([43]) hinreichende Beweise dafür vorzulegen, dass der Markt in China verzerrt sei und dass diese Verzerrungen dazu führten, dass die inländischen Werte als Referenzwert unbrauchbar seien.

(262) Die Kommission widersprach diesem Vorbringen und führte an, dass das Vorbringen der chinesischen Regierung vage ist, da es sich auf die für Vorzugsfinanzierungen im Allgemeinen verwendeten Referenzwerte, aber auch auf Kreditlinien im Besonderen bezieht (Erwägungsgrund 117 der vorläufigen Verordnung). Darüber hinaus verwies die Kommission erneut darauf, dass die chinesische Regierung offenbar nicht zur Kenntnis genommen hat, dass der für Kredite in CNY, Kapitalzuführungen, Anleihen und Bankakzepte verwendete Referenzwert auf einem chinesischen Referenzwert, nämlich dem LPR, beruht. Der einzige externe Teil des Referenzwerts bestand aus der Kreditrisikoprämie, die dem LPR hinzugerechnet wurde. In diesem Zusammenhang legte die Kommission in Abschnitt 3.5.1.10 der vorläufigen Verordnung umfassende Beweise dafür vor, dass Ratings und damit Kreditrisikoprämien in der VR China verzerrt waren, sodass sie für die Ermittlung eines Referenzwerts unbrauchbar waren.

([43]) Bericht des Rechtsmittelgremiums, USA — Carbon Steel (India), Rn. 4.244 und Bericht des Rechtsmittelgremiums, USA — Carbon Steel (India), Rn. 4.185 und 4.186, 4.208. Siehe auch: Bericht des Rechtsmittelgremiums, US — Softwood Lumber IV, Rn. 106; Panelbericht, „US — Anti-Dumping and Countervailing Duties (Korea)", Rn. 10.187.

(263) In Bezug auf die Analyse des Vorliegens von Verzerrungen in der Volksrepublik China verwies die Kommission auf Erwägungsgrund 471 der vorläufigen Verordnung, in dem das Bestehen eines Rechtsrahmens bestätigt wird, und auf Erwägungsgrund 473 der vorläufigen Verordnung, in dem der Schluss gezogen wird, dass alle Finanzinstitute (einschließlich der privaten Finanzinstitute), die in China unter der Aufsicht der NFRA tätig sind, vom Staat damit betraut oder dazu angewiesen werden, die Politik der Regierung umzusetzen und im BEV-Wirtschaftszweig Darlehen zu Vorzugszinssätzen zu vergeben. In Ermangelung einer uneingeschränkten Mitarbeit der kooperierenden Finanzinstitute konnte kein anderer Referenzwert ermittelt werden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(264) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung ferner vor, die Kommission habe nicht reagiert auf ihre Stellungnahmen zur Verwendung eines relativen Spreads statt eines absoluten Spreads, um die Differenz zwischen Unternehmensanleihen mit AA-Rating und solchen mit B-Rating zu ermitteln. Den nach der vorläufigen Unterrichtung übermittelten Stellungnahmen zufolge brachte die chinesische Regierung vor, dass die Verwendung eines relativen Spreads wirtschaftlich nicht erklärlich sei und dass die Kommission nicht erläutert habe, wie die Hinzurechnung des relativen Spreads einem „vergleichbare[n] Darlehen zu Marktbedingungen, das das Unternehmen tatsächlich erhalten könnte“, im Sinne des Artikels 14 Buchstabe b des Subventionsübereinkommens nahekommen soll und warum die Kommission der Auffassung ist, dass keine Anpassungen des Referenzwerts angesichts der Hinzurechnung des (relativen) Spreads erforderlich waren.

(265) Die Kommission stellte zunächst fest, dass die chinesische Regierung bei der vorläufigen Unterrichtung nur einige allgemeine Feststellungen zur Verwendung des relativen Spreads getroffen hat. Die chinesische Regierung nannte keine Gründe, warum sie den relativen Spread für wirtschaftlich unlogisch betrachtete und einen absoluten Spread für sinnvoller erachtete und welche Anpassungen des Referenzwerts sie für notwendig hielt. Ferner legte die chinesische Regierung keine Beweise zur Untermauerung ihrer Vorbringen oder zur Widerlegung des Standpunkts der Kommission vor.

(266) In Bezug auf die Verwendung des relativen Spreads an sich wies die Kommission in Erwägungsgrund 490 der vorläufigen Verordnung eindeutig darauf hin, dass sie die Berechnungsmethode für die Vergabe von Vorzugsfinanzierungen in Form von Darlehen angewandt hatte, die im Rahmen der Antisubventionsuntersuchungen betreffend die Weiterverarbeitung bestimmter Folien und dünner Bänder aus Aluminium mit Ursprung in der VR China, betreffend warmgewalzte Flacherzeugnisse mit Ursprung in der VR China, betreffend Reifen mit Ursprung in der VR China, betreffend bestimmte gewebte und/oder genähte Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der VR China und betreffend Kabel aus optischen Fasern mit Ursprung in der VR China festgelegt wurde, und legte die einschlägigen Verweise auf diese Verordnungen vor, in denen die Gründe für die Verwendung des entsprechenden Spreads ausführlich dargelegt wurden. Die Anwendung dieser Berechnungsmethode auf jede Gruppe von in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurde in der spezifischen Unterrichtung der einzelnen Unternehmen näher ausgeführt. Die chinesische Regierung brachte keine neuen Argumente vor, die eine Änderung der langjährigen Praxis der Kommission bei der Verwendung des relativen Spreads gerechtfertigt hätten.

(267) Der Vollständigkeit halber erinnert die Kommission die chinesische Regierung jedoch daran, dass der relative Spread genutzt wird, um eine Kreditrisikoprämie zu ermitteln, die auf den risikofreien Zinssatz angewandt wird, um so zu einem Referenzzinssatz zu gelangen. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission an die in Erwägungsgrund 256 der endgültigen Verordnung im Rahmen der Antisubventionsuntersuchung betreffend Reifen mit Ursprung in der VR China getroffenen Feststellungen zur wirtschaftlichen Bedeutung des relativen Spreads und die Tatsache, dass er einem vergleichbaren Darlehen zu Marktbedingungen entspricht:

— „Erstens hat die Kommission zwar eingeräumt, dass Geschäftsbanken in der Regel einen absoluten Aufschlag verwenden, doch stellte sie fest, dass diese Praxis hauptsächlich pragmatische Gründe zu haben scheint, da der Zinssatz letztendlich eine absolute Zahl ist. Die absolute Zahl ist jedoch das Ergebnis einer Risikobewertung, die auf einer relativen Bewertung basiert. Das Ausfallrisiko bei einem Unternehmen mit BB-Rating ist X % höher als das Ausfallrisiko bei der Regierung oder einem risikofreien Unternehmen. Somit handelt es sich um eine relative Bewertung.

— Zweitens spiegeln die Zinssätze nicht nur die Risikoprofile der Unternehmen wider, sondern auch länder- und währungsspezifische Risiken. Der relative Spread erfasst somit Veränderungen der zugrunde liegenden Marktbedingungen, die gemäß der Logik eines absoluten Spreads nicht ersichtlich werden. Oftmals — wie auch im vorliegenden Fall — verändert sich das länder- und währungsspezifische Risiko im Laufe der Zeit, wobei die Schwankungen bei den einzelnen Ländern unterschiedlich ausfallen. Folglich schwanken die risikofreien Zinssätze im Laufe der Zeit stark und sind manchmal in den USA niedriger, manchmal in der VR China. Diese Schwankungen hängen mit Faktoren wie dem erwarteten und dem verzeichneten BIP-Wachstum, der wirtschaftlichen Einschätzung und den Inflationsraten zusammen. Da die risikofreien Zinssätze im Zeitverlauf variieren, kann derselbe absolute Spread für eine unterschiedliche

Risikobewertung stehen. Schätzt die Bank beispielsweise das unternehmensspezifische Zahlungsausfallrisiko um 10 % höher ein als den risikofreien Zinssatz (relative Bewertung), kann der absolute Spread zwischen 0,1 % (bei einem risikofreien Zinssatz von 1 %) und 1 % (bei einem risikofreien Zinssatz von 10 %) liegen. Aus der Sicht eines Investors ist der relative Spread also der bessere Maßstab, da er die Höhe des Renditespreads sowie die Auswirkungen des Basiszinssatzes auf diesen abbildet.

— Drittens ist der relative Spread zudem länderneutral. Ist beispielsweise der risikofreie Zinssatz in den USA niedriger als in China, so wird die Methode zu höheren absoluten Aufschlägen führen. Ist der risikofreie Zinssatz dagegen in China niedriger als in den USA, so wird die Methode zu niedrigeren absoluten Aufschlägen führen. Dies wird auch von der Giti-Gruppe in Tabelle 3 ihrer Stellungnahme bestätigt, in der die Auswirkungen verschiedener Zinssätze der PBOC simuliert werden. Wendet man in der Praxis die von der Giti-Gruppe vorgelegten Daten auf die historischen Zinssätze der PBOC an, zeigt sich, dass der relative Spread in manchen Jahren tatsächlich zu einem niedrigeren Referenzwert führt als der absolute Spread.

— Was den dritten Punkt anbelangt, so legte die Kommission die von der Giti-Gruppe vorgebrachten Information anders aus. Die Giti-Gruppe stellte selbst fest, dass der absolute Spread nicht so stabil ist, wie behauptet wird, sondern im Zeitverlauf zwischen 1 % und 4,5 % schwankt. Außerdem entspricht die Entwicklung des relativen Spreads über die vergangenen 23 Jahre genau der Entwicklung des absoluten Spreads, d. h., mit dem relativen Spread steigt auch der absolute Spread und umgekehrt. Was die angebliche Volatilität des relativen Spreads betrifft, so ist das Ausmaß der Änderungen ähnlich: Die Differenz zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Wert beträgt beim relativen Spread 530 % und beim absoluten Spread 450 %.“ ([44])

(268) Die chinesische Regierung legte keine Elemente vor, die eine Überprüfung dieser Feststellungen rechtfertigen würden, und die Kommission fand in dieser Untersuchung keine neuen Elemente, die zu einer Änderung ihrer bisherigen Bewertung führen würden.

(269) Schließlich ist die Behauptung der chinesischen Regierung, dass keine Anpassungen am relativen Spread vorgenommen wurden, falsch. Tatsächlich wird der chinesische LPR als Ausgangspunkt für die Berechnung verwendet. Außerdem erfasst die Verwendung des relativen Spreads Veränderungen der zugrunde liegenden landesspezifischen Marktbedingungen, die nicht ersichtlich werden, wenn die Logik eines absoluten Spreads herangezogen wird, wie in Erwägungsgrund 267 zuvor erläutert. Darüber hinaus wird in den Erwägungsgründen 504, 516 und 526 der vorläufigen Verordnung eindeutig dargelegt, dass der relative Spread für jedes Darlehen, das der Unternehmensgruppe gewährt wurde, nach dem Zeitpunkt der Gewährung des Darlehens und der Laufzeit des betreffenden Darlehens einzeln ermittelt wurde. Die Besonderheiten der einzelnen Darlehen wurden somit auch bei der Verwendung des relativen Spreads berücksichtigt. Die Vorbringen der chinesischen Regierung wurden daher zurückgewiesen.

(270) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe ihre Verpflichtung, das Vorliegen einer finanziellen Beihilfe einer Regierung nachzuweisen, mit dem Vorliegen eines Vorteils durch eine solche finanzielle Beihilfe verwechselt. Zwischen dem Betrag, den das begünstigte Unternehmen für das betreffende Darlehen zu zahlen hat, und dem Betrag, den das Unternehmen für ein vergleichbares Darlehen zu Marktbedingungen, das es tatsächlich erhalten könnte, zu zahlen hätte, bestehe nämlich eine Differenz.

(271) Die Kommission ist der Auffassung, dass sie bei der Prüfung dieser Regelung dargetan hat, dass eine finanzielle Beihilfe und ein Vorteil vorliegen. Insbesondere ist in Erwägungsgrund 487 der vorläufigen Verordnung dargelegt, auf welcher Grundlage den BEV-Herstellern ein Vorteil erwachsen ist, nämlich basierend auf der Differenz zwischen dem Zinsbetrag, den das Unternehmen für das Vorzugsdarlehen bezahlt hat, und dem Betrag, den das Unternehmen für ein vergleichbares Darlehen zu Marktbedingungen, das es am Markt erhalten könnte, bezahlt hätte. In Bezug auf die finanzielle Beihilfe vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Gewährung von Vorzugsfinanzierungen in Form von Darlehen oder anderen Finanzinstrumenten eine finanzielle Beihilfe der chinesischen Regierung darstellte, da die Finanzinstitute, die als öffentliche Körperschaften handeln oder von der chinesischen Regierung betraut bzw. angewiesen werden, Unternehmen, die nicht im BEV-Sektor oder einem anderen geförderten Sektor tätig sind, der eine ähnliche Vorzugsbehandlung genießt, einen höheren Zinssatz oder eine höhere Gebühr berechneten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

([44]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690, Erwägungsgrund 256 („Reifen-Fall“).

(272) Die Geely Group brachte vor, dass die Kommission Daten über Unternehmensanleihen nicht verwenden sollte, um einen Referenzwert für Kredite festzulegen, da erhebliche Unterschiede in Bezug auf damit verbundene Risiken, Handelbarkeit, Rückzahlungsfristen und -bedingungen (einschließlich Optionen für vorzeitige Rückzahlungen) und Umschuldung bestünden. Sie wandte ein, dass diese Unterschiede zu unterschiedlichen Zinssätzen führen würden.

(273) Die Kommission widersprach dem Vorbringen der Geely Group mit der Begründung, dass sie keine Unternehmensanleihen zur Festlegung eines Referenzwerts für Kredite verwendet hat. Wie in Erwägungsgrund 526 der vorläufigen Verordnung erläutert, stützte sich die Kommission vielmehr auf einen Unternehmensanleihenkorb mit AA- und B-Ratings, um den Spread zu ermitteln, der zum Referenzzinssatz der PBOC oder — ab dem 20. August 2019 — dem vom NIFC angekündigten Leitzinssatz für Kredite hinzuzurechnen ist, um einen unverzerrten, marktgerechten Zinssatz zu ermitteln. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(274) Die Geely Group brachte vor, dass bei der Berechnung der Kredite für bestimmte Unternehmen der Gruppe bestimmte Fehler aufgetreten seien. Die Kommission erkannte das Vorbringen an und überarbeitete daraufhin die Berechnung.

(275) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Berechnung der Subventionshöhe eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 487 bis 490 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.2.4. Schlussfolgerung zur Vorzugsfinanzierung: Darlehen

(276) Die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 528 bis 529 der vorläufigen Verordnung wurden bestätigt, und die endgültigen Subventionsspannen für die Vorzugsfinanzierung durch Kredite im Untersuchungszeitraum für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen beliefen sich auf:

Vorzugsfinanzierung: Darlehen

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	0,16 %
Geely Group	0,77 %
SAIC Group	0,98 %

3.5.3. *Vorzugsfinanzierung: andere Finanzierungsformen*

3.5.3.1. Kreditlinien

a) Allgemeines

(277) Nach der vorläufigen Unterrichtung bestritt die BYD Group die Bewertung der Kommission zu Kreditlinien mit der Begründung, dass sowohl chinesische als auch internationale Banken, die den Unternehmen der BYD Group (sowohl in China als auch außerhalb Chinas) Kreditlinien gewährt hätten, keine Eröffnungsgebühren erhoben hätten.

(278) Die von der BYD Group vorgelegten Belege, bei denen es sich um Kreditlinienverträge mit ausländischen Instituten für außerhalb Chinas ansässige Unternehmen der BYD Group handelte, zeigten jedoch, dass entweder Provisionen, Verwaltungs- oder Änderungsgebühren Teil der Vereinbarungen waren oder dass die Bank keine Bereitstellungsgebühren verlangte, da sie keine Finanzierungszusagen für das Unternehmen machte. Die von der BYD Group vorgelegten zusätzlichen Belege zeigten daher, dass für die Zusage einiger Banken, Geld für ihre Kunden zurückzustellen, in der Regel eine Bereitstellungsgebühr gezahlt wurde. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(279) Nach der endgültigen Unterrichtung beanstandete die BYD Group die Analyse der Kommission und bekräftigte, dass für die Bearbeitung/Eröffnung von Kreditlinien keine Gebühren erhoben worden seien und dass sich die Kommission stattdessen auf Sachverhalte konzentriert habe, die mit späteren Bankgeschäften wie Darlehen in Zusammenhang stünden.

(280) Die Kommission erinnerte daran, dass erstens, wie in Erwägungsgrund 530 der vorläufigen Verordnung dargelegt, Kreditlinien eine Obergrenze für die Aufnahme von Darlehen bestimmen, die das betreffende Unternehmen jederzeit nutzen kann, um seine laufenden Geschäfte zu finanzieren und die Finanzierung des Betriebskapitals damit so flexibel zu gestalten, dass bei Bedarf liquide Mittel sofort verfügbar sind. Somit handelt es sich bei Darlehen um Bankgeschäfte, die mit Kreditlinien in Zusammenhang stehen. Zweitens widersprach die Kommission der Behauptung, dass für Kreditlinien keine Gebühren erhoben würden, da aus einem von drei vorgelegten Dokumenten eindeutig eine zu zahlende Provision hervorgeht, in einem anderen auf einen weiteren Kreditvertrag Bezug genommen wurde und das Unternehmen somit nicht alle Unterlagen vorgelegt hatte, und das dritte eine nicht zugesagte Kreditlinie betraf. Daher wies die Kommission diese Vorbringen zurück.

(281) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die Geely Group ferner vor, dass bei der Vergabe von Einzelkrediten keine Kreditlinie erforderlich sei. Da diesbezüglich keine Belege vorgelegt wurden, wurde das Vorbringen zurückgewiesen. Da keine weiteren Stellungnahmen zur allgemeinen Bewertung von Kreditlinien eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 530 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(282) Da keine Stellungnahmen zu den Ergebnissen der Untersuchung eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 531 bis 533 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

c) Spezifität

(283) Nach der vorläufigen Unterrichtung erklärte die BYD Group, dass Kreditlinien nicht spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung seien, da alle Unternehmen in China unabhängig von der Art ihres Wirtschaftszweigs gleichermaßen für Kreditlinien zugelassen seien und dass der Beschluss Nr. 40 keine Beschränkung des Zugangs zu den Kreditlinien enthalte.

(284) Die Kommission wies die Behauptung der BYD Group, dass Kreditlinien nicht spezifisch seien, zurück. Diesbezüglich stellte die Kommission fest, dass die BYD Group nicht nachgewiesen hat, dass Unternehmen in der VR China gleichermaßen in den Genuss der Vorzugsbedingungen kommen können, die in Bezug auf den BEV-Wirtschaftszweig festgestellt wurden. Zudem stehen Kreditlinien in unmittelbarem Zusammenhang mit anderen Arten der Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen, wie Kredite, und sind Teil der Kreditunterstützung, die speziell für geförderte Wirtschaftszweige bereitgestellt wird, sodass die in Abschnitt 3.5.2.2 der vorläufigen Verordnung dargelegte Spezifitätsanalyse für Kredite auch für Kreditlinien gilt. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(285) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Spezifität eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 534 und 535 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

d) Berechnung der Höhe der Subvention

(286) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, dass für die Gebühren der Kreditlinien der SAIC Group ein alternativer Referenzwert hätte herangezogen werden müssen, da die in Erwägungsgrund 537 der vorläufigen Verordnung genannten Gebühren nicht angemessen seien. Nach Ansicht der SAIC Group war die Verwendung der Sätze für die Gebühren der Metrobank des Vereinigten Königreichs nicht geeignet, da es sich um Sätze handelte, die für Kreditlinien unter 60 000 GBP galten, während sich die Kreditlinien der Unternehmen der SAIC Group auf bis zu mehrere Milliarden Euro beliefen und somit nicht mit den Krediten der SAIC Group vergleichbar seien. Die Geely Group brachte ebenfalls vor, dass der verwendete Referenzwert nicht angemessen sei. Nach der endgültigen Unterrichtung wandte die BYD Group ein, die Kommission habe sich zu Unrecht auf Kreditlinien in GBP gestützt, die von einer kleinen Bank gewährt worden seien, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die Nichterhebung von Gebühren für die Eröffnung von Kreditlinien durch Banken in China eine Subvention darstelle.

(287) Die chinesische Regierung führte an, dass der von der Kommission herangezogene Referenzwert von außerhalb des Landes im Vergleich zu anderen öffentlich zugänglichen Informationen (0,25 % bis 1 %) unverhältnismäßig hoch sei (1,25 % bis 1,75 %) ([45]). Nach der vorläufigen und der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die ausgewählte Größe der Bank und der Kreditlinien (bis zu 60 000 GBP) problematisch sei. Außerdem würden die Unternehmen ihre Geschäfte nicht in GBP abwickeln. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung ferner vor, dass die untersuchende Behörde nach Artikel 14 Buchstabe b des Subventionsübereinkommens verpflichtet sei, den Referenzwert anzupassen, damit er einem vergleichbaren Darlehen zu Marktbedingungen einer Regierung entspreche ([46]). Die chinesische Regierung verwies auch auf öffentlich zugängliche Informationen ([47]), die angeblich niedrigere geltende Sätze belegten, sowie auf eine Auswahl von Banken, die angeblich Bereitstellungs- oder Verwaltungsgebühren erheben, welche in der Regel zwischen 0,25 % und 1 % liegen. Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, dass die in dieser Untersuchung verwendeten Referenzsätze ungerechtfertigt höher gewesen seien als in früheren Untersuchungen und dass die Kommission nicht erläutert habe, warum diese Sätze höher seien als in früheren Untersuchungen.

(288) Die Kommission wies die vorstehenden Einwände zurück. Die zugrunde liegenden Informationen zu dem in dieser Untersuchung verwendeten Referenzwert sehen keine unterschiedlichen, vom Wert der Kreditlinie abhängigen Gebühren vor. Die von der chinesischen Regierung genannten Sätze wurden nicht durch ursprüngliche Informationen bestimmter Banken oder auf bestimmte Bedingungen gestützt. Darüber hinaus entsprach der in dieser Untersuchung verwendete Referenzwert den in früheren Untersuchungen verwendeten Referenzwerten, für die kein höherer Höchstbetrag festgesetzt worden war und die von einer großen internationalen Bank stammten ([48]). Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen. Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass der von ihr verwendete Referenzwert die finanziellen Bedingungen, auf deren Grundlage eine Kreditlinie unter normalen Marktbedingungen in dem Land, in dem die Unternehmen tätig waren, gewährt würde, hinreichend widerspiegelte. In jedem Fall legte die chinesische Regierung keine zusätzlichen Informationen zu den Anpassungen, die erforderlich gewesen wären, oder zu den spezifischen Gründen für eine solche Anpassung vor.

(289) In Bezug auf die öffentlich zugänglichen Informationen vertrat die Kommission die Auffassung, dass die chinesische Regierung nicht eindeutig auf spezifische Elemente auf der Website, auf die sie Bezug nahm, verwiesen hatte. In jedem Fall wurden die Informationen auf der Website, die zur Untermauerung dieses Vorbringens bereitgestellt wurden, nicht als schlüssig erachtet, da sie sich auf Verwaltungs-/Bereitstellungsgebühren von bis zu 4-5 % und/oder auf eine während einer sogenannten „Karenzfrist“ geltende Bereitstellungsgebühr bezogen, ohne weitere Angaben dazu zu machen, was genau unter der Karenzfrist zu verstehen ist.

(290) Die Kommission war nicht der Auffassung, dass der verwendete Referenzwert ungerechtfertigt höher war. De facto ähnelte er sehr stark denen, die in früheren Untersuchungen verwendet wurden, und beruhte auf öffentlich zugänglichen Informationen. Der Umstand, dass die BEV-Hersteller ihre Geschäfte nicht in GBP abwickeln, wurde nicht als relevant für die Angemessenheit des gewählten Referenzwerts angesehen, da es auf die Marktbedingungen für die Kreditaufnahme (unabhängig von der Währung) ankommt. In Anbetracht des im UZ geltenden LIBOR-Zinssatzes, der niedriger war als ein vergleichbarer Zinssatz in der VR China, wurde dieser Referenzwert in jedem Fall als konservativ angesehen. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

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

([46]) Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Antidumping and Countervailing Measures (China)“, Rn. 489.

([47]) https://www.ca-cib.fr/sites/default/files/2023-12/China%20tariff%20change%20notification%2025%20December%202023%20%28EN%29.pdf und https://www.citi.com.cn/html/en/pdf/CITI_PricingGuide_SC_v9.pdf.

([48]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5), Erwägungsgrund 299. Durchführungsverordnung (EU) 2020/776, Erwägungsgrund 354.

(291) Die chinesische Regierung fügte hinzu, dass die Kommission nicht begründet habe, inwiefern der gewählte Referenzwert einer Kreditlinie entspreche, die führenden chinesischen Automobilunternehmen zur Verfügung stehe, und dass er von den vorherrschenden Marktbedingungen in der VR China losgelöst sei. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass große Unternehmen wie die BEV-Hersteller in der Regel günstigere Gebühren aushandeln könnten. Da keine Belege vorgelegt wurden, wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(292) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass es in China gängige Praxis sei, dass Banken für Kreditlinien keine Gebühren verlangen, es sei denn, es würden Kredite aufgenommen und Darlehen im Rahmen dieser Kredite vergeben. In diesem Zusammenhang verwies sie auf Artikel 1.1 des Rundschreibens der chinesischen Aufsichtsbehörde für Banken und Versicherungen, des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie, der Nationalen Entwicklungs- und Reformkommission, des Finanzministeriums, der People's Bank of China und des Staatlichen Zentralamts für Marktregulierung über die weitere Regulierung von Kredit- und Finanzierungsgebühren zur Senkung der Gesamtfinanzierungskosten für Unternehmen, in dem es heißt: ‚[Für die übertragenen, aber noch nicht vom Unternehmen verwendeten Krediterlöse] [wird keine Gebühr für die Verwaltung von Fonds erhoben]'. Die chinesische Regierung verwies ferner auf die Antworten von Zhihu, wonach keine Gebühren für Kreditlinien erhoben werden.

(293) Die Kommission widersprach dieser Feststellung und verwies auf die Website der Bank of China, in der auf die Erhebung von Gebühren für das Vorhalten von Kreditlinien ([49]) im Untersuchungszeitraum hingewiesen wurde. Auf dieser Grundlage wies die Kommission auch das Vorbringen der chinesischen Regierung zurück, in dem sie auf die Anweisung hinwies, keine Fondsverwaltungsgebühren zu erheben. In jedem Fall legte die chinesische Regierung keine Belege dafür vor, dass „Fondsverwaltungsgebühren" Verwaltungs- oder Verlängerungsgebühren entsprechen. Schließlich war die Behauptung in Bezug auf Zhihu unbegründet und nicht legitimiert. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(294) Da diesbezüglich keine weiteren Stellungnahmen vorliegen, werden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 536 bis 538 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.3.2. Bankakzepte

a) Allgemeines

(295) Nach der vorläufigen Unterrichtung wiesen die chinesische Regierung und die Geely Group darauf hin, dass Bankakzepte keine Form der Vorzugsfinanzierung seien, die angefochten werden sollte. Sie brachten vor, dass Unternehmen durch Bankakzepte mit einer entsprechenden Garantie vom Verkäufer Waren „auf Kredit" kaufen könnten. Sie argumentierten, dass die Banken eine Garantie für die Bezahlung durch den Käufer, aber keine Finanzierung leisten würden. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission, wenn sie feststellen sollte, dass es sich bei diesem Vorgang um eine Subvention handele, den Vorteil nur für die Gewährung der Garantie berechnen sollte, wie sie in den Bedingungen der Banken für Bankakzepte vorgesehen sei ([50]).

(296) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, die Kommission habe sich auf Feststellungen aus früheren Untersuchungen gestützt, die sich nicht überschneiden würden ([51]), sie habe nicht nachgewiesen, dass Bankakzepte in China zu Vorzugsbedingungen für BEV-Hersteller führen würden, und dass die Kommission ignoriert habe, dass Bankakzepte von Land zu Land unterschiedlich funktionieren würden.

(297) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. In Ermangelung einer Mitarbeit seitens der chinesischen Finanzinstitute musste die Kommission auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen. In diesem Zusammenhang musste sie sich zum Teil auf die unbestrittenen Feststellungen aus früheren Untersuchungen stützen, einschließlich derjenigen, die sich auf angebliche Unterschiede zwischen einzelnen Ländern bezogen. Die Kommission stützte sich ferner auf die in dieser Untersuchung gesammelten Fakten und kam zu dem Schluss, dass das in der VR China eingerichtete Bankakzeptsystem allen in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern eine kostenlose Finanzierung ihrer laufenden Geschäfte ermöglichte, wodurch ihnen ein anfechtbarer Vorteil — siehe Erwägungsgründe 562 bis 566 der vorläufigen Verordnung — gewährt wurde. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(298) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, die Kommission habe es versäumt, das in Erwägungsgrund 557 der vorläufigen Verordnung dargelegte System zur Verrechnung von Bankakzepten bei verschiedenen Banken zu berücksichtigen. Da weder die chinesische Regierung noch die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller diesbezüglich neue Erkenntnisse vorbrachten, wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

([49]) https://pic.bankofchina.com/bocappd/report/202403/P020240328682010029214.pdf, S. 266.
([50]) https://www.abchina.com/cn/businesses/financing/dsttradefinace/200909/t20090914_787491.htm.
([51]) Bericht des Rechtsmittelgremiums „US — Antidumping and Countervailing Duties (China)", Rn. 354.

(299) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass angesichts des prozentualen Anteils der Einlagen oder gleichwertigen Verpfändungen an die Banken keine Vorteile aus Bankakzepten erwachsen seien, und bat die Kommission, die Berechnung des Vorteils zu überarbeiten, da die den Banken von der BYD Group bereitgestellten Einlagen oder Verpfändungen und die daraus resultierenden Zinserträge die von den Banken getragenen Risiken und Zinskosten vollständig ausgeglichen hätten und somit kein Vorteil erwachsen sei.

(300) Die Kommission weist darauf hin, wie sie es auch schon in früheren Untersuchungen ([52]) getan hat, dass es gängige Praxis ist, dass Banken bei der Gewährung von Finanzierungen Garantien und Sicherheiten von ihren Kunden verlangen. Außerdem ist anzumerken, dass diese Garantien dazu dienen, sicherzustellen, dass der ausführende Hersteller seine finanzielle Verantwortung gegenüber der Bank und nicht gegenüber dem Lieferanten trägt. Die Untersuchung ergab auch, dass diese Garantien nicht systematisch von chinesischen Banken verlangt werden und nicht immer an spezifische Bankakzepte gebunden sind. In diesem Zusammenhang stellen die mutmaßlichen Einlagen keine Vorauszahlung des Ausstellers an die Banken dar, sondern lediglich eine von den Banken verlangte zusätzliche Garantie, die sich auch nicht auf die Entscheidung der Bank auswirkt, die Bankakzepte ohne zusätzliche Kreditzinsen für den Aussteller auszugeben. Darüber hinaus können sie verschiedene Formen annehmen, darunter Termineinlagen und Verpfändungen. Die Einlagen können verzinslich zugunsten des Ausstellers sein und stellen daher keine Kosten für den Aussteller in Bezug auf das Bankakzept dar. Wie in Abschnitt 3.5.3.2 der vorläufigen Verordnung beschrieben, haben Bankakzepte praktisch denselben Zweck und dieselbe Wirkung wie kurzfristige Betriebsmittelkredite, da sie von Unternehmen anstelle von kurzfristigen Betriebsmittelkrediten verwendet werden, um ihre laufenden Geschäfte zu finanzieren, und entsprechend sollten sie auch die Kosten tragen, die einer kurzfristigen Finanzierung mit Betriebsmittelkrediten entsprechen. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(301) Die SAIC Group machte geltend, dass Bankakzepte in diesem Fall als Zahlungsmethode anzusehen seien, da die Banken keine finanzielle Beihilfe geleistet, sondern lediglich die gesetzlichen Zahlungsverpflichtungen übernommen hätten, wie von den Käufern angewiesen, die ihrerseits gemäß den zugrunde liegenden Kauf- und Lieferverträgen gehandelt hätten. Darüber hinaus sei diese Methode nicht spezifisch für die Hersteller von BEV, sondern stehe auch allen anderen Unternehmen in China zur Verfügung.

(302) Die Kommission wies die Behauptung der SAIC Group zurück, dass die Banken keine finanzielle Beihilfe geleistet hätten, da die Banken tatsächlich die Verbindlichkeiten der SAIC Group übernehmen und der SAIC Group eine längere Zahlungsfrist einräumen, ohne die Zahlung von Zinsen zu verlangen, die normalerweise fällig wären. In Ermangelung von Belegen für die Verfügbarkeit von Bankakzepten, die anderen Parteien in China zu ähnlichen Bedingungen angeboten wurden, wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(303) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Geely Group vor, dass sie die Mittel der Bank im UZ nicht in Anspruch genommen habe, da es keine Fälle gegeben habe, in denen sie ihren Zahlungspflichten bei Fälligkeit nicht nachgekommen sei. Die Kommission wies dieses Vorbringen mit der Begründung zurück, dass ein Vorteil nicht erwächst, wenn Unternehmen die aufgenommenen Mittel nicht zurückzahlen, sondern vielmehr auf der Grundlage des kostenlosen kurzfristigen Darlehens, das sie mittels Bankakzepten erhalten. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(304) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung, dass die Kommission Bankakzepte nicht genauso wie kurzfristige Darlehen hätte behandeln dürfen, da es sich um eine andere Finanzierungsform handele.

(305) Aus den in Abschnitt 3.5.3.2 der vorläufigen Verordnung genannten Gründen vertrat die Kommission die Auffassung, dass Bankakzepte kurzfristigen Darlehen gleichzusetzen sind, und wies dieses Vorbringen zurück.

(306) Da keine weiteren Stellungnahmen zur allgemeinen Bewertung von Bankakzepten eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 539 bis 557 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

([52]) Siehe die in den Fußnoten 12 und 159 der vorläufigen Verordnung zitierten Fälle Elektrofahrräder (Erwägungsgrund 316) und GFF (Erwägungsgrund 407).

b) Spezifität

(307) Nach der vorläufigen Unterrichtung wies die chinesische Regierung in Bezug auf Bankakzepte darauf hin, dass die Kommission die Beweislast umgekehrt habe, indem sie behauptete, dass jedes Unternehmen in der VR China (außerhalb der geförderten Wirtschaftszweige) von Bankakzepten zu denselben Vorzugsbedingungen profitieren könne.

(308) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Kommission keine Spezifitätsanalyse durchgeführt habe und sich auf ihre Bewertung in Bezug auf Kredite gestützt habe, was unzureichend sei.

(309) Die chinesische Regierung, die BYD Group und die SAIC Group brachten ferner vor, dass Bankakzepte nicht spezifisch im Sinne des Artikels 4 der Grundverordnung und des Artikels 2 des Subventionsübereinkommens seien, da alle chinesischen juristischen Personen Anspruch auf Bankakzepte hätten, den Unternehmen keine Beschränkungen für deren Verwendung im Geschäftsverkehr auferlegt würden und die Bedingungen für die Beantragung von Bankakzepten neutral seien, ohne sich auf eine bestimmte Art von Unternehmen/Wirtschaftszweigen zu beschränken. Die chinesische Regierung wies ferner darauf hin, dass die Kommission die Beweislast umgekehrt habe, indem sie behauptet habe, es gebe keine Belege dafür, dass jedes Unternehmen in der VR China (außerhalb der geförderten Wirtschaftszweige) von Bankakzepten zu denselben Vorzugsbedingungen profitieren könne.

(310) Diese Vorbringen mussten zurückgewiesen werden. Das Vorbringen der SAIC Group war unbegründet. Obwohl die BYD Group die Maßnahmen für die Verwaltung von Akzepten, Diskonten und Zentralbankdiskonten von Handelsakzepten (Erlass Nr. 4 [2022] der People's Bank of China und der chinesischen Aufsichtsbehörde für Banken und Versicherungen) ([53]) sowie die Maßnahmen für die Umsetzung der Verwaltung von handelbaren Instrumenten ([54]) als anwendbare Rechtsvorschriften für Bankakzepte vorgelegt hat, konnte anhand der vorgelegten Belege nicht nachgewiesen werden, dass jedes Unternehmen in der VR China (außerhalb der geförderten Wirtschaftszweige) Bankakzepte zu den gleichen Vorzugsbedingungen wie der BEV-Wirtschaftszweig in Anspruch nehmen kann. Selbst wenn Unternehmen in anderen Wirtschaftszweigen grundsätzlich eine Form der Finanzierung zur Verfügung stehen könnte, könnten außerdem die konkreten Bedingungen, unter denen eine solche Finanzierung Unternehmen eines bestimmten Wirtschaftszweigs angeboten wird, wie etwa die Finanzierungsvergütung und das Finanzierungsvolumen, sie spezifisch machen. Keine der interessierten Parteien legte Belege dafür vor, dass die Vorzugsfinanzierung mittels Bankakzepten für Unternehmen im BEV-Wirtschaftszweig auf objektiven Kriterien oder Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruht. In Bezug auf die Beweislast verwies die Kommission auf ihre in den Erwägungsgründen 555 und 558 bis 560 der vorläufigen Verordnung zusammengefassten Feststellungen, aus denen hervorgeht, dass alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in den Genuss einer kostenlosen Finanzierung ihrer laufenden Geschäfte kamen und dass dieser Vorteil mit nationalen Entscheidungen wie dem Beschluss Nr. 40 oder der in Erwägungsgrund 560 genannten Mitteilung der CBIRC zusammenhängt. In Ermangelung einer uneingeschränkten Mitarbeit der kooperierenden Finanzinstitute stützte sich die Kommission zudem auf die verfügbaren Informationen. In diesem Zusammenhang vertrat die Kommission nicht die Auffassung, dass sie die Beweislast umkehrte, sondern vielmehr, dass die chinesische Regierung und die chinesischen Finanzinstitute keine Elemente vorgelegt haben, die die von der Kommission getroffenen Feststellungen widerlegen würden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(311) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Spezifität eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 558 und 561 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

c) Berechnung der Höhe der Subvention

(312) Nach der vorläufigen Unterrichtung erhob die SAIC Group Einwände dagegen, dass für mehrere Unternehmen mehrere Tage über den Untersuchungszeitraum hinaus bei der Berechnung der Subvention berücksichtigt worden seien. Des Weiteren hätten die konzerninternen Bankakzepte, die einem Finanzunternehmen der SAIC Group gewährt wurden, ausgeklammert werden müssen, da dieses Unternehmen nicht Begünstigter dieser Regelung gewesen sei. Als Finanzunternehmen würde dieses Unternehmen Bankakzepte ausgeben, anstatt sie zu erhalten.

([53]) http://www.pbc.gov.cn/en/3688253/3689009/4180845/4821853/2023031716595159517.pdf.
([54]) https://www.gov.cn/gongbao/content/2011/content_1860734.htm.

(313) Die Kommission stellte fest, dass einige Unternehmen die Informationen nicht im Einklang mit den Anweisungen im Fragebogen vorgelegt hatten, da Bankakzepte, die vor dem Untersuchungszeitraum begannen, nicht gemeldet worden waren und keine Berechnung auf der Grundlage solcher fehlender Akzepte möglich war. Im Einvernehmen mit bestimmten Unternehmen und wie in der spezifischen Unterrichtung erläutert, wurden die Unternehmen der SAIC Group jedoch aufgrund des damit verbundenen Aufwands nicht aufgefordert, derartig detaillierte Informationen erneut vorzulegen, sondern stimmten der Tatsache zu, dass der Vorteil weiterhin auf nach dem Untersuchungszeitraum laufenden Bankakzepten beruhen würde. Bei anderen Unternehmen, deren Zustimmung nicht eingeholt wurde, wandte die Kommission auf der Grundlage der von den Unternehmen übermittelten Informationen denselben Ansatz an und vertrat die Auffassung, dass die Verwendung dieser Informationen angemessen war, da sie sich auf einen Nettozeitraum von 12 Monaten erstreckte, in dem Bankakzepte ausgegeben wurden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(314) In Bezug auf die konzerninternen Bankakzepte akzeptierte die Kommission die Forderungen und berücksichtigte sie bei der Ermittlung der neuen Subventionshöhe.

(315) Die Geely Group brachte vor, dass der Vorteil auf der Kreditgebühr und nicht auf dem Zinssatz der Bank beruhen sollte und dass für Bankakzepte, die vollständig durch eine Bareinlage oder Bankgarantie gedeckt sind, kein Vorteil berechnet werden sollte und dass die von der Geely Group gezahlten Gebühren von der Berechnung des Vorteils abgezogen werden sollten.

(316) Die Kommission widersprach den Vorbringen der Geely Group. Angesichts des Charakters der Bankakzepte, die eine längere Zahlungsfrist durch einen kostenlosen kurzfristigen Kredit vorsehen, war die Kommission der Auffassung, dass der Vorteil auf der Grundlage eines unverzerrten Referenzwerts berechnet werden muss. Darüber hinaus ist, wie bereits in früheren Untersuchungen festgestellt, die Tatsache, dass Bankakzepte durch eine Bareinlage oder Bankgarantie gedeckt sind, für die Berechnung des Vorteils unerheblich. Der Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen dem Betrag, den das Unternehmen als Entgelt für die Finanzierung durch Bankakzepte tatsächlich gezahlt hatte, und dem Betrag, den es unter Anwendung eines Zinssatzes für kurzfristige Kredite hätte zahlen müssen. In der Tat ist es gängige Praxis, dass Banken bei der Vergabe von Krediten verschiedene Formen von Garantien verlangen. Das Bestehen einer Garantie bedeutet nicht, dass die Mittel zu Marktkonditionen vergeben wurden. Ebenso war die Kommission nicht der Auffassung, dass die bei der Ausstellung des Bankakzepts entrichtete Gebühr mit der Zahlung von Zinsen vergleichbar ist. Die Kommission war daher nicht der Auffassung, dass eine solche Gebühr in Abzug zu bringen ist. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(317) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass der verwendete Referenzwert gemäß Artikel 14 Buchstaben b und c des Subventionsübereinkommens dieselbe Struktur haben sollte wie die finanzielle Beihilfe, die verglichen werde. Die Kommission wies dieses Vorbringen mit der Begründung zurück, dass der verwendete Referenzwert und die angewandte Methode dem vorliegenden Finanzinstrument angemessen sind, da BEV-Hersteller, die Bankakzepte nutzen können, Vorzugsfinanzierungen durch ein kostenloses kurzfristiges Darlehen erhielten. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Verwendung eines kurzfristigen Zinssatzes für die Laufzeit des Darlehens eine geeignete Grundlage für die Berechnung des dem Begünstigten erwachsenen Vorteils darstellte. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(318) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission die Feststellungen in den Erwägungsgründen 562 bis 566 der vorläufigen Verordnung.

3.5.3.3. Diskontowechsel

a) Allgemeines

(319) Nach der vorläufigen Unterrichtung argumentierte die chinesische Regierung, dass sich die Kommission bei ihren Feststellungen nicht auf frühere Untersuchungen stützen dürfe und dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass Diskontowechsel eine Form der Vorzugsfinanzierung sei.

(320) Wie in den Erwägungsgründen 567 bis 570 der vorläufigen Verordnung beschrieben, streckten Finanzmittler Forderungsbeträge durch Diskontowechsel vor ihrem Fälligkeitsdatum vor. Indem sie die Rechte an künftigen Forderungen auf Finanzinstitute übertrugen, erzielten die betroffenen Unternehmen einen vorzeitigen Liquiditätszufluss abzüglich der Gebühren und der Diskontbeträge nach Maßgabe der anwendbaren Diskontsätze. Der anwendbare Diskontsatz wurde als vorteilhaft eingestuft. Der den Begünstigten dadurch erwachsende Vorteil entspricht der Differenz zwischen dem von chinesischen Finanzinstituten angewandten Diskontsatz und dem Diskontsatz bei einem vergleichbaren Geschäft zu Marktbedingungen. In Ermangelung einer Mitarbeit seitens der chinesischen Finanzinstitute, bestätigte die Kommission ihre Feststellung, dass durch Diskontowechsel Finanzierungen zu Vorzugspreisen gewährt wurden. Die Kommission widersprach der Behauptung der chinesischen Regierung, dass sie sich auf Feststellungen aus früheren Untersuchungen gestützt habe. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(321) Die BYD Group brachte vor, dass gruppeninterne Diskontowechsel mit einem bestimmten Einlagenprozentsatz von der Berechnung des Vorteils hätten ausgenommen werden müssen, da die BYD Group die nicht fälligen Forderungen nicht an Banken übertragen habe, sondern die den Banken zur Verfügung gestellten Einlagen zurückerlangt habe.

(322) Die Kommission wies den Einwand zurück, da die Transaktion mit dem diskontierten Wechsel nicht zwischen verbundenen Parteien, sondern zwischen dem Empfänger des Wechsels und einer Bank erfolgt. Die Tatsache, dass das ursprüngliche Bankakzept, das im Folgenden diskontiert wurde, ursprünglich von einem verbundenen Unternehmen ausgestellt wurde, ist unerheblich und ändert nichts an der Tatsache, dass das Unternehmen von einem niedrigen Diskontsatz im Vergleich zu dem für ein vergleichbares Geschäft auf dem Markt geltenden Diskontsatz profitierte.

(323) Da keine weiteren Stellungnahmen zur allgemeinen Bewertung von Diskontowechseln eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 567 bis 570 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

b) Spezifität

(324) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die BYD Group vor, dass Diskontowechsel nicht spezifisch seien, sondern allen Sektoren zur Verfügung stünden. Die BYD Group verwies auf die Bestimmungen des Artikels 15 der Maßnahmen für die Verwaltung von Akzepten, Diskonten und Zentralbankdiskonten von Handelsakzepten ([55]).

(325) Wie in Erwägungsgrund 572 der vorläufigen Verordnung festgestellt, sind Diskontowechsel als Form der Finanzierung Teil des Systems der präferenziellen finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige, wie z. B. des BEV-Wirtschaftszweigs, durch Finanzinstitute, und mit den von der BYD Group vorgelegten Beweisen konnten nicht nachgewiesen werden, dass jedes Unternehmen in der VR China (außerhalb der geförderten Wirtschaftszweige) von diskontierten Wechseln zu denselben Vorzugsbedingungen profitieren kann wie der BEV-Wirtschaftszweig. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(326) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Spezifität eingingen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 571 bis 573 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

c) Berechnung der Höhe der Subvention

(327) Da keinerlei Stellungnahmen zur Berechnung der Subventionshöhe eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 574 bis 576 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.3.4. Unterstützung für Kapitalinvestitionen

3.5.3.4.1. Schuldenswap

a) Allgemeines

(328) Da keinerlei Stellungnahmen zur allgemeinen Bewertung von Schuldenswaps eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 577 bis 580 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

b) Spezifität

(329) Da keinerlei Stellungnahmen zur Spezifität eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 581 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

c) Berechnung des Vorteils

(330) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kapitalanlage bei der Berechnung des Vorteils nicht als unverzinslicher Kredit hätte behandelt werden dürfen, da die an einem Schuldenswap beteiligten Unternehmen Anspruch auf Aktionärsrechte hätten.

([55]) Siehe Fußnote 53.

(331) Die Kommission war der Auffassung, dass der Vorteil des Schuldenswaps aus der Sicht des Subventionsempfängers, d. h. von NHBGAP, behandelt werden muss. Die von der chinesischen Regierung berücksichtigten Aktionärsrechte betrafen jedoch die Investoren und nicht NHBGAP und sind daher für die Berechnung des von NHBGAP erhaltenen Vorteils irrelevant. Die Kommission stellte im Gegenteil fest, dass der Vorteil einem zinslosen Kredit gleichkam, da aus Sicht von NHBGAP Verbindlichkeiten mit einem bestimmten Zinssatz gegenüber demselben Schuldner in eine andere Art nachrangiger Verbindlichkeiten umgewandelt wurden, die jedoch keine Zinszahlungen mehr beinhalteten. Dieses Vorbringen wurde somit zurückgewiesen.

(332) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Berechnung des Vorteils eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 582 und 583 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.3.4.2. Kapitalzuführungen

a) Allgemeines

(333) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe nicht geprüft, ob die verschiedenen Kapitalzuführungen vorteilhafter seien als eine private Kapitalzuführung.

(334) Die Kommission stimmt dem nicht zu. Für jeden dieser Fälle erläuterte die Kommission die Vorteile der Transaktion, z. B. in den Erwägungsgründen 579 und 582 der vorläufigen Verordnung für den oben genannten Schuldenswap bzw. in den Erwägungsgründen 585 bis 587 der vorläufigen Verordnung für die Kapitalzuführung bei der Geely Group.

(335) Darüber hinaus musste sich die Kommission bei der Bewertung der Kapitalzuführung in Bezug auf die SAIC Group vollständig auf die verfügbaren Informationen stützen, wie in den Erwägungsgründen 600 und 605 der vorläufigen Verordnung dargelegt, aus denen die genauen Bedingungen der Transaktion nicht hervorgingen. In Erwägungsgrund 607 der vorläufigen Verordnung kam die Kommission auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 601 bis 606 der vorläufigen Verordnung dargelegten öffentlich zugänglichen Informationen andererseits zu dem Schluss, dass die an der Transaktion Beteiligten im Einklang mit dem geltenden Rechtsrahmen als öffentliche Körperschaften gehandelt haben, um der SAIC Group kostenlos zusätzliches Kapital zur Verfügung zu stellen.

(336) Schließlich stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung — abgesehen von einer allgemeinen Erklärung — keine neuen Elemente eingebracht hat, die im Widerspruch zu den Feststellungen der Kommission stehen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

b) Geely Group

(337) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die Geely Group vor, dass Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership weder eine öffentliche Körperschaft noch mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet sei. Darüber hinaus brachten sie vor, dass der Referenzwert aufgrund der Übertragung ihrer Anteile an eine private Einrichtung im Jahr 2024 geändert werden sollte.

(338) Wie in Erwägungsgrund 590 der vorläufigen Verordnung beschrieben, stellte die Kommission fest, dass sich der Yangtze River Industrial Fund — ein seit 2017 bestehender chinesischer staatlicher Ausrichtungsfonds — auf die Entwicklung strategischer aufstrebender Industrien in der Provinz Hubei, einschließlich BEV, konzentriert. Der Fonds steht im Einklang mit den nationalen Strategien für moderne industrielle Cluster, was seine Rolle bei der Umsetzung wichtiger staatlicher Industrieprojekte in der Region unterstreicht. Das Vorbringen, dass der Fonds seine Anteile nach dem Untersuchungszeitraum an eine private Einrichtung übertragen habe, steht nicht im Widerspruch zu der Feststellung, dass die chinesische Regierung im Untersuchungszeitraum über diesen Fonds Mittel direkt an die Geely Group übertragen hat. Dementsprechend wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

c) SAIC Group

(339) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, dass der gesamte in Erwägungsgrund 598 der vorläufigen Verordnung festgestellte Betrag des Vorteils der Kapitalzuführung nicht auf den gesamten Umsatz der untersuchten Ware hätte angerechnet werden dürfen. Die SAIC Group machte geltend, dass die öffentlich zugänglichen Informationen, auf die sich die Kommission gestützt habe, nicht eindeutig darauf hinweisen würden, was spezifisch für BEV, für andere Zwecke oder nicht spezifisch für die untersuchte Ware sei.

(340) Die Kommission akzeptierte dieses Vorbringen teilweise, da die in Erwägungsgrund 339 der vorliegenden Verordnung genannten öffentlich zugänglichen Informationen darauf hindeuteten, dass sich die Kapitalzuführung nicht in vollem Umfang auf BEV bezog, und überarbeitete die Berechnung. In Ermangelung geprüfter Informationen, die von der SAIC Group nicht vorgelegt wurden, war die Kommission berechtigt, gegebenenfalls die verfügbaren Informationen heranzuziehen. Daher wurde der Rest des Vorbringens zurückgewiesen. Da keine weiteren Stellungnahmen zur allgemeinen Bewertung von Kapitalzuführungen, zu den Untersuchungsergebnissen, zum Vorteil, zur Spezifität und zur Berechnung des Vorteils eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 584 bis 610 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.4. *Anleihen*

3.5.4.1. Allgemeine Anmerkungen

(341) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung erneut vor, dass die von der Kommission gestellten Fragen zu den grünen Anleihen zu weit gefasst seien, als dass die chinesische Regierung aussagekräftige Informationen vorlegen könne, und dass die von der Kommission behauptete mangelnde Mitarbeit der chinesischen Regierung in Wirklichkeit von der Kommission selbst veranlasst worden sei.

(342) Die Kommission erinnert erneut daran, wie in Erwägungsgrund 270 der vorläufigen Verordnung dargelegt, dass sie der chinesischen Regierung im Laufe der Untersuchung eine Reihe detaillierter, klar abgegrenzter und relevanter Fragen in ihrer Mängelmitteilung, ihrem zusätzlichen Auskunftsersuchen und bei ihrem Kontrollbesuch in den Räumlichkeiten der chinesischen Regierung vorgelegt hat, zu denen die chinesische Regierung die erforderlichen Informationen nicht vorlegte. Darüber hinaus hat die Kommission bei ihrem Auskunftsersuchen mehrere spezifische amtliche Dokumente zu grünen Anleihen und Finanzierungsunternehmen im Automobilbereich angeführt. Da die chinesische Regierung auf die Nennung einiger dieser Dokumente besteht, genügt die Feststellung, dass diese Dokumente z. B. die „Leitlinien für die Ausgabe grüner Anleihen", herausgegeben von der NDRC, die „Leitlinien zur Förderung der Entwicklung grüner Anleihen", herausgegeben von der CSRC, die „Bekanntmachung über die Herausgabe des Verzeichnisses der durch die Emission grüner Anleihen förderbaren Projektarten" (Ausgabe 2021), herausgegeben von der PBOC, der NDRC und der CSRC, das „Finanzierungsinstrument für Umweltgerechtigkeit", herausgegeben von der PBOC, und das „Grüne Finanzevaluierungsprogramm für Finanzinstitute im Bankensektor", herausgegeben von der PBOC, umfassten. Dabei handelt es sich um wesentliche Dokumente, die die Grundlage des Rechts- und Regulierungsrahmens für die Emission grüner Anleihen und grüner Finanzierungen im weiteren Sinne bilden. Ohne diese Dokumente fehlten der Kommission ganz eindeutig die grundlegenden Informationen, anhand derer hätte festgestellt werden können, ob eine Vorzugsfinanzierung durch die Ausgabe grüner Anleihen erfolgte. Die chinesische Regierung stellte diese Dokumente jedoch nicht bereit und erläuterte weder den Rechts- und Regulierungsrahmen noch, was eine grüne Anleihe ausmacht, obwohl diese in offiziellen Dokumenten erwähnt wird. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

3.5.4.2. Als öffentliche Körperschaften handelnde Finanzinstitute

(343) Nach der vorläufigen und der endgültigen Unterrichtung erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Verweise auf Artikel 16 des Gesetzes der VR China über Wertpapiere. Die chinesische Regierung wies darauf hin, dass Artikel 16 im Jahr 2019 geändert worden sei. Sie gab ferner an, dass Artikel 12 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen, wonach der Zweck der aufgebrachten Mittel der Industriepolitik des Staates entsprechen müsse, nur eine Anforderung an den Emittenten der Unternehmensanleihen, d. h. die Unternehmen, sei, nicht aber für die Anleger. Darüber hinaus würden sie nur die Verwendung des aufgebrachten Kapitals regeln; kein Institut sei verpflichtet, in Unternehmensanleihen zu investieren.

(344) Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung erneut vor, dass der BEV-Wirtschaftszweig kein geförderter Wirtschaftszweig sei, dass Finanzinstitute nicht als öffentliche Körperschaften tätig seien und dass die Bonitätsbewertungen zuverlässig seien.

(345) Nach der vorläufigen Unterrichtung führte die chinesische Regierung ferner an, die Kommission habe keine Belege dafür vorgelegt, dass es sich bei den meisten Anlegern um institutionelle Anleger, einschließlich Finanzinstituten, handelt, abgesehen von einem Bloomberg-Artikel „von vor zwei Jahren“. Außerdem lasse sich mit diesem Artikel nur die Zusammensetzung der chinesischen Anleger in Anleihen im Allgemeinen aufzeigen, er gebe aber keinen Aufschluss über die spezifischen Anleger in die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern ausgegebenen Anleihen. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung ihre Argumente erneut vor und bestand darauf, dass in jedem Fall ein Vorteil nur für die spezifischen Anleihen berechnet werden sollte, bei denen die Kommission nachweisen könne, dass eine öffentliche Körperschaft in sie investiert hat.

(346) Die Kommission hält nach der vorläufigen Unterrichtung an ihrem Standpunkt fest. Die Kommission räumte ein, dass Artikel 16 des Gesetzes der VR China über Wertpapiere im Jahr 2019 geändert wurde. Die Kommission ist jedoch mit der Auslegung von Artikel 12 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen durch die chinesische Regierung nicht einverstanden. Die Tatsache, dass der Emittent der Anleihe die Industriepolitik des Staates einhalten muss, um Zugang zum Anleihemarkt zu erhalten, zeigt, dass solche zusätzlichen Finanzierungsmittel nur bestimmten geförderten Unternehmen und nur für die vom Staat geförderten Verwendungen zur Verfügung stehen.

(347) Diese Tatsache wurde in Verbindung mit allen anderen allgemeinen Feststellungen der Kommission zur Vorzugsfinanzierung in diesem Fall, die in Abschnitt 3.5.1 der vorläufigen Verordnung ausführlich beschrieben und in Abschnitt 3.5.1 bestätigt wurden, wie etwa der Tatsache, dass Finanzinstitute als öffentliche Körperschaften handeln, und der Tatsache, dass Bonitätsbewertungen verzerrt sind, bei der Bewertung der Vorzugsfinanzierung auf dem Anleihemarkt durch die Kommission zusammen herangezogen.

(348) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass es sich bei dem sogenannten Bloomberg-„Artikel“ tatsächlich um einen 74-seitigen Bericht aus dem Jahr 2022 über den chinesischen Anleihemarkt handelt. Da die Analyse von Daten und Entwicklungen auf den Kapitalmärkten Bloombergs Kerngeschäft darstellt, ist die Kommission der Auffassung, dass diese Studie als zuverlässiger Beleg für den Untersuchungszeitraum angesehen werden kann. Darüber hinaus werden mit diesem Bericht die bei früheren Untersuchungen gesammelten Informationen untermauert und es wird festgestellt, dass sich die Situation während des Untersuchungszeitraums nicht geändert hat.

(349) Ergänzend weist die Kommission auf einige weitere aktuelle Berichte hin, die die Ergebnisse des Bloomberg-Berichts bestätigen. Nach den der Kommission vorliegenden Informationen ist die Struktur der Anleger auf dem chinesischen Anleihemarkt nach wie vor stark von Finanzinstituten dominiert, die auch die Underwriter der meisten Anleihen sind ([56]). Banken sind zudem die größten Inhaber von Unternehmensanleihen, gefolgt von Fondsorganisationen ([57]). Darüber hinaus hielten internationale Investoren im Jahr 2021 weniger als 3 % des chinesischen Anleihemarktes ([58]).

(350) In Bezug auf die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern ausgegebenen Anleihen stellte die Kommission fest, dass es sich bei einer bestimmten Anzahl von Anleihen um Anleihen handelte, die per definitionem nur institutionellen Anlegern/Finanzinstituten offenstehen. Es sei auch daran erinnert, dass mit Ausnahme der EXIM-Bank keines der Finanzinstitute an dieser Untersuchung mitarbeitete.

(351) Darüber hinaus lässt die chinesische Regierung die von der Kommission in Erwägungsgrund 620 der vorläufigen Verordnung dargelegten Sachverhalte außer Acht, nämlich dass die von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ausgegebenen Anleihen mit einem niedrigen Zinssatz ausgestattet sind, d. h. einem Zinssatz im Bereich des Leitzinssatzes für Kredite oder darunter. Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Renditen dieser Anleihen im Bereich des Zinssatzes, zu dem die Finanzinstitute selbst Mittel von anderen Finanzinstituten beschaffen können, oder darunter liegen. Mit anderen Worten handelt es sich bei diesen Anleihen um ein Verlustgeschäft für die Banken. Dies zeigt eindeutig, dass die Finanzinstitute als öffentliche Körperschaften handeln, die sich von anderen Erwägungen leiten lassen als ein unter marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnder Investor.

([56]) Shen, W., Conceptualizing the Regulatory Thicket: China's Financial Markets after the Global Financial Crisis, Routledge, London, New York, 2021, S. 74.

([57]) Amstad, M., and He, Zh., Chinese Bond Market and Interbank Market, NBER, Arbeitsunterlage Nr. 25549, Februar 2019, S. 10; abrufbar unter: https://www.nber.org/system/files/working_papers/w25549/w25549.pdf (abgerufen am 24. August 2023).

([58]) 9 Things to know about China's Bond Market, Allianz Global Investors, 15. Oktober 2021, S. 3; abrufbar unter: 9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf (allianzgi.com) (abgerufen am 24. August 2023). Originalquelle: CEIC, Wind, Citi Research.

(352) Die chinesische Regierung lässt auch die spezifischen Beweise betreffend grüne Anleihen in Erwägungsgrund 617 der vorläufigen Verordnung außer Acht, in denen die Kommission feststellte, dass chinesische Banken im Einklang mit dem von der PBOC herausgegebenen „Grünen Finanzevaluierungsprogramm für Finanzinstitute im Bankensektor“ solche grünen Schuldtitel erwerben müssen, um bei ihrem Anlagevermögen einen bestimmten Schwellenwert zu erreichen, der zu einer positiven Bewertung ihrer Leistung durch die Bankenaufsichtsbehörde beiträgt. Darüber hinaus müssen Finanzinstitute gemäß dem von der PBOC herausgegebenen „Geldpolitischen Instrument zur Förderung von Projekten zur Verringerung von CO_2-Emissionen“ Unternehmen zur Förderung grüner industrieller Tätigkeiten Finanzmittel zu Vorzugszinssätzen bereitstellen, die annähernd auf dem Niveau des nationalen Leitzinssatzes für Kredite liegen. Im Gegenzug bietet die PBOC den Banken vergünstigte Refinanzierungssätze für die ausgezahlten grünen Mittel an. Auch dies zeigt deutlich, dass die Finanzinstitute in Bezug auf die von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ausgegebenen grünen Anleihen als öffentliche Körperschaften gehandelt haben.

(353) Und schließlich legte die chinesische Regierung keine Belege zur Untermauerung ihrer Behauptung vor, dass die Investoren auf dem chinesischen Anleihemarkt nicht hauptsächlich Finanzinstitute seien.

(354) Daher bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerung, dass es erhebliche Überschneidungen zwischen den Gläubigern, die Kapital auf dem Anleihemarkt bereitstellen, und denjenigen, die Kapital in Form von Krediten bereitstellen, gibt und dass Anleihen daher in gewissem Umfang nur ein weiteres Mittel zur Vergabe von Unternehmenskrediten darstellen. Deshalb wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.

(355) Da zur Rechtsgrundlage und zur Feststellung, dass Finanzinstitute als öffentliche Körperschaften handeln, keinerlei Stellungnahmen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 611 bis 630 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.4.3. Spezifität

(356) In Bezug auf Anleihen wies die chinesische Regierung darauf hin, dass die sogenannten „grünen Schuldtitel“ einer Reihe von Wirtschaftszweigen zur Verfügung stünden. Sie argumentierte ferner, dass diese Anleihen nicht als spezifisch oder auf eine Reihe von Wirtschaftszweigen beschränkt angesehen werden könnten, da „die Anleihen nicht ohne Zustimmung der Regierungsbehörden ausgegeben werden können“.

(357) Ganz allgemein brachte die chinesische Regierung vor, dass der Beschluss Nr. 40 über geförderte Wirtschaftszweige nicht für Anleihen gelte, da sich der Begriff „Kredit“ in diesem Beschluss nur auf Kredite im engeren Sinne beziehe. Nach der endgültigen Unterrichtung legte die chinesische Regierung zusätzliche chinesische Dokumente vor, in denen der Begriff „Kredit“ neben dem Begriff „Anleihen“ verwendet wurde. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die wichtigsten Gesetze und sonstigen Vorschriften, auf die sich die Kommission zur Untermauerung ihrer Schlussfolgerung in Abschnitt 3.5.1 der vorläufigen Verordnung gestützt habe, nur für Darlehen, nicht aber für Anleihen gälten. Darüber hinaus brachte die Geely Group nach der vorläufigen Unterrichtung vor, die Kommission habe die Spezifität nicht hinreichend geklärt.

(358) In Bezug auf grüne Anleihen wies die Kommission in Erwägungsgrund 632 der vorläufigen Verordnung darauf hin, dass derartige Anleihen spezifisch sind, da sie nur von Unternehmen ausgegeben werden können, die bestimmte industrielle Tätigkeiten ausüben, die im Verzeichnis grüner industrieller Tätigkeiten aufgeführt sind. Die Tatsache, dass dieser Katalog mehr als einen Wirtschaftszweig umfasst, ist in dieser Hinsicht irrelevant und steht nicht im Widerspruch zu den Schlussfolgerungen der Kommission.

(359) Die Kommission widersprach auch der engen Auslegung des Begriffs „Kredit“ durch die chinesische Regierung im Beschluss Nr. 40 und interpretiert diesen Begriff weiterhin eher als „Finanzierung“ im weiteren Sinne. Die chinesische Regierung widerlegte nicht die Feststellung der Kommission in der endgültigen Unterrichtung, dass Artikel 12 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen die Verbindung zur Industriepolitik des Staates herstellt, die sich an Beschluss Nr. 40 orientiert. Darüber hinaus beschloss die chinesische Regierung, sich ausschließlich auf Beschluss Nr. 40 zu konzentrieren, und ließ die von der Kommission in Abschnitt 3.5.1.5 der vorläufigen Verordnung vorgelegten zusätzlichen Beweise zur Spezifität außer Acht. Beispielsweise wurde in Erwägungsgrund 435 der vorläufigen Verordnung auf den Plan zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik (2012-2020) verwiesen, der „durch die Unterstützung anhand von Finanzdienstleistungen […] politische Anreize schafft“. Dies ist eindeutig spezifisch für den in Rede stehenden Wirtschaftszweig. Ein weiteres Beispiel wurde in Erwägungsgrund 444 der vorläufigen Verordnung angeführt, in dem die Kommission feststellte, dass in den Kriterien zur Leistungsbewertung der NFRA für Geschäftsbanken nun insbesondere berücksichtigt wird, inwiefern Finanzinstitute „den nationalen Entwicklungszielen und der Realwirtschaft dienen“, und vor allem, wie sie „strategischen und aufstrebenden Wirtschaftszweigen dienen“.

(360) Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(361) Da keinerlei Stellungnahmen zur Spezifität eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 631 und 632 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.5.4.4. Berechnung der Höhe der Subvention

(362) Nach der vorläufigen Unterrichtung behauptete die SAIC Group, dass nicht alle von einigen Unternehmen begebenen Anleihen als „grüne Anleihen" betrachtet werden sollten. Nach den chinesischen Grundsätzen für grüne Anleihen vom Juli 2022 gibt es in der Tat vier Kernkomponenten im Zusammenhang mit grünen Anleihen:

— Begrenzung der Verwendung der Erlöse aus grünen Anleihen in grünen Industrien, grünen Wirtschaftstätigkeiten und anderen damit zusammenhängenden grünen Projekten;

— der Emittent muss den Anlegern die spezifischen Informationen über die grünen Projekte, einschließlich des Bewertungs- und Auswahlverfahrens, mitteilen. Darüber hinaus wird die Einbeziehung einer unabhängigen Bewertungs- und Zertifizierungsstelle durch Dritte gefördert;

— die Erlöse aus grünen Anleihen sollen explizit so verwaltet werden, dass sichergestellt ist, dass die Erlöse im Einklang mit dem in den Emissionsdokumenten festgelegten Zweck verwendet werden;

— und dem Emittenten werden Offenlegungspflichten auferlegt.

(363) Der SAIC Group zufolge wurde bei diesen vier Komponenten eine klare Abgrenzung zwischen grünen Anleihen und Unternehmensanleihen in China gezogen, was sich in den Offenlegungsdokumenten zu grünen Anleihen widerspiegelt, die allgemein öffentlich zugänglich sind, z. B. auf den Websites von Wertpapierbörsenmärkten oder Regulierungsbehörden. Während grüne Anleihen in ihrer Bezeichnung im Allgemeinen das „grüne" Gütesiegel trügen, dürften nicht-grüne Anleihen die Umweltzeichen nicht tragen, da sie die von der People's Bank of China festgelegten Emissionsanforderungen für grüne Anleihen nicht erfüllen könnten. Dies bedeute, dass die Kommission nicht alle Anleihen als grüne Anleihen behandeln könne, nur weil die Tätigkeiten, mit denen sie in Zusammenhang standen, in dem in Erwägungsgrund 263 der vorläufigen Verordnung erwähnten Verzeichnis der durch die Emission grüner Anleihen förderbaren Projektarten (Ausgabe 2021) enthalten gewesen seien. Außerdem hätte die Kommission bei den nicht-grünen Anleihen den Betrag des Vorteils dem Gesamtumsatz des Unternehmens und nicht dem Umsatz der untersuchten Ware zuordnen müssen.

(364) Die Kommission hat nicht bestritten, dass es sich nicht bei allen Anleihen der SAIC Group um grüne Anleihen handelte. Die Kommission möchte jedoch darauf hinweisen, dass die Verwendung des Umsatzes der untersuchten Ware für die Berechnung des Vorteils aus Anleihen nicht unbedingt auf der Einstufung einer Anleihe als „grüne Anleihe" beruhte. Normale Anleihen wurden, wenn sie für alle Zwecke bestimmt waren, dem Gesamtumsatz zugeordnet. Unternehmensanleihen wurden auch als mit der untersuchten Ware verbunden angesehen, wenn in den Emissionsdokumenten ein Bezug zu Bereichen hergestellt wurde, die spezifisch für BEV sind, wie z. B. die Finanzierung von Forschung und Entwicklung für neue Technologien, von denen Elektrofahrzeuge eher profitieren als Verbrennungsmotoren. Wenn Anleihen für den BEV-Wirtschaftszweig bestimmt waren, wurden diese Anleihen auf den BEV-Umsatz verteilt. Alle grünen Anleihen wurden dem BEV-Umsatz zugeordnet. Die Kommission möchte ferner daran erinnern, dass der überwiegende Teil des mit Anleihen verbundenen Vorteils verschiedene Finanzunternehmen der Gruppe betraf, die nie einen Fragebogen beantwortet hatten, wie SFMH, VW Finance und GMAC. In Ermangelung geprüfter Informationen, die von der SAIC Group nicht vorgelegt wurden, zog die Kommission die verfügbaren Informationen heran. Die Berechnung der Höhe der Subvention stützte sich insbesondere auf die Informationen zu den Beträgen, Anfangs- und Enddaten sowie zu den Zinssätzen der Anleihen, die entweder aus öffentlich zugänglichen Jahresabschlüssen oder aus Auskünften an Investoren an den Börsen stammen. In einigen Fällen wurden sie als grüne Anleihen eingestuft. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(365) Wie in Erwägungsgrund 147 der vorliegenden Verordnung erwähnt, brachte die SAIC Group vor, dass Artikel 28 nicht hätte angewandt werden dürfen, um alle von einem nicht mitarbeitenden Unternehmen begebenen forderungsbesicherten Wertpapiere einem der Hersteller und schließlich der gesamten SAIC Group zuzuordnen. Erstens brachte die SAIC Group vor, dass das betreffende Unternehmen niemals verpflichtet gewesen sei, den Fragebogen zu beantworten. Zweitens machte die SAIC Group geltend, dass sie keine nennenswerte Kontrolle über dieses Unternehmen habe, da es Teil einer Joint-Venture-Vereinbarung sei. Drittens hätte die Kommission, wenn sie auf einer solchen Zuordnung bestanden hätte, berechnen müssen, welcher Teil des Vorteils diesem Hersteller zuzurechnen ist.

(366) Zum ersten Argument stellte die Kommission fest, dass alle verbundenen Unternehmen, die den Herstellern selbst oder in deren Namen Finanzmittel bereitstellen, die Abschnitte A und E des Fragebogens beantworten sollten. Das betreffende Unternehmen beantwortete den Fragebogen nie, obwohl es eindeutig an der Finanzierung von Dienstleistungen für einen der Hersteller beteiligt war, und das Vorhandensein solcher Dienstleistungen wurde erst recht spät im Verfahren deutlich, kurz vor der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung.

(367) Was den zweiten Punkt betrifft, so befand sich das betreffende verbundene Unternehmen vollständig im Eigentum des Partners des Joint Ventures der SAIC Group und erbrachte Finanzdienstleistungen für einen der Hersteller der SAIC Group, der im gemeinsamen Eigentum der SAIC Group und des Partners des Joint Ventures steht. Daher bestand für die Kommission kein Zweifel daran, dass es sich um ein verbundenes Unternehmen handelte, das den Fragebogen hätte beantworten müssen.

(368) Was den dritten Punkt betrifft, so war die Kommission mangels geprüfter Informationen, die von der SAIC Group nicht vorgelegt wurden, berechtigt, gegebenenfalls die verfügbaren Informationen heranzuziehen. Nach den vorliegenden Informationen erbrachte das betreffende Unternehmen Finanzdienstleistungen für einen der Hersteller der SAIC Group; andere Tätigkeiten konnten nicht ermittelt werden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(369) Nach der endgültigen Unterrichtung übermittelte die SAIC Group erneut ihre Stellungnahme zu dem nicht mitarbeitenden Unternehmen, das forderungsbesicherte Wertpapiere ausgegeben hatte. Das Unternehmen brachte vor, dass die Zuordnung der forderungsbesicherten Wertpapiere zu dem Unternehmen, das Finanzdienstleistungen für einen der Hersteller der SAIC Group erbracht habe, nicht im Einklang mit der Praxis der Kommission stehe. Die SAIC Group wies darauf hin, dass sich die Kommission auf den prozentualen Anteil des ausführenden Herstellers an dem begünstigten Unternehmen stützen sollte und dass sich die Anwendung von Artikel 28 gemäß der WTO-Rechtsprechung strikt auf die fehlenden Informationen, d. h. in diesem Fall auf die Höhe des Vorteils, beschränke und nicht weiter ausgedehnt werden sollte. Im vorliegenden Fall seien Informationen über die Beteiligungsstruktur des begünstigten Unternehmens öffentlich verfügbar, und seine Beziehung zur Gruppe sei in den Stellungnahmen der SAIC Group klar dargelegt worden.

(370) Die SAIC Group erklärte ferner, dass die „sonstigen Tätigkeiten" des begünstigten Unternehmens klar und der Kommission bekannt seien und dass die von der Kommission vorgenommene Zuordnung zu einem einzigen herstellenden Unternehmen der Gruppe unter bestimmten Umständen zu einer Doppelzählung führen würde.

(371) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Erstens fehlten der Kommission nicht nur Informationen über die Höhe des Vorteils, sondern auch darüber, welchem (welchen) Unternehmen der Gruppe dieser Vorteil zuzuordnen ist. Der Umstand, dass das nicht mitarbeitende Unternehmen der erste direkte Begünstigte der Vorzugsfinanzierung durch externe Parteien innerhalb der Gruppe war, bedeutet nicht, dass es auch der einzige Begünstigte dieser Vorzugsfinanzierung innerhalb der Gruppe war. Daher war die Anwendung von Artikel 28 für die Feststellung der Zuordnung des Vorteils erforderlich.

(372) Zweitens wurde diese Zuordnung entgegen den Ausführungen der SAIC Group im Einklang mit der bisherigen Praxis der Kommission vorgenommen. Das von der SAIC Group angeführte Beispiel aus der bisherigen Praxis betraf eine Holdinggesellschaft, die für ihre Tochtergesellschaften Finanzdienstleistungen erbrachte, zu denen auch die ausführenden Hersteller gehörten. Auf der Grundlage der Sachlage in diesem konkreten Fall wurde entschieden, dass der Anteil der Beteiligung der Holdinggesellschaft an ihren Tochtergesellschaften (der durch die Höhe des Eigenkapitals und damit durch die Beteiligung an jeder Tochtergesellschaft bestimmt wird) ein angemessener Näherungswert für den Anteil der Vorzugsfinanzierung, der jeder Tochtergesellschaft zugutekam, und somit ein angemessener Verteilungsschlüssel für die Zuordnung des Vorteils an die ausführenden Hersteller war. Im vorliegenden Fall hat das nicht mitarbeitende Unternehmen der SAIC Group jedoch keine bekannten Tochtergesellschaften. Nach Kenntnis der Kommission besteht auch kein Zusammenhang zwischen der formellen Organisationsstruktur der beiden Joint-Venture-Partner und dem tatsächlichen Anteil der Finanzdienstleistungen, die das nicht mitarbeitende Unternehmen für die verschiedenen Unternehmen der Gruppe erbringt.

(373) Drittens war es nicht möglich, wie in Erwägungsgrund 368 dargelegt, Umfang und Struktur seiner Finanztätigkeiten genau zu bestimmen, da das nicht mitarbeitende Unternehmen den Fragebogen nicht beantwortet hatte. Es besteht auch kein Zusammenhang zwischen dem Eigentümer der Sicherheiten, die den begebenen forderungsbesicherten Wertpapieren zugrunde liegen, und dem tatsächlichen Begünstigten des über die forderungsbesicherten Wertpapiere aufgebrachten Kapitals. Daher wies die Kommission diese Vorbringen zurück.

(374) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die Geely Group vor, dass die Hersteller nicht in den Genuss von forderungsbesicherten Wertpapieren gekommen seien, da die Transaktionen zwischen dem Finanzierungsunternehmen und dem privaten Kreditnehmer verblieben.

(375) Die Kommission stellte fest, dass die Geely Group im Rahmen dieser Transaktionen von Vorzugsfinanzierungen profitierte. Wie in Erwägungsgrund 619 der vorläufigen Verordnung beschrieben, ermöglichten forderungsbesicherte Wertpapiere der Gruppe, mittelfristige Forderungen aus Kfz-Krediten durch sofort verfügbare liquide Verbindlichkeiten zu ersetzen, wodurch die Vorfinanzierung ihrer Kreditgeschäfte auf einer äußerst vorteilhaften Grundlage erleichtert wurde. Die Vorteile wurden entsprechend zugewiesen. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(376) Die Geely Group erhob Einwände gegen die Verwendung desselben Referenzwerts für Anleihen wie für Kredite, da Anleihen und Kredite unterschiedliche Finanzinstrumente seien.

(377) Diesbezüglich wies die Kommission darauf hin, dass Kredite und Unternehmensanleihen ähnliche finanzielle Schuldtitel sind. Denn eine Unternehmensanleihe ist eine Art von Kredit, die von großen Unternehmen zur Kapitalbeschaffung genutzt wird. Sowohl Kredite als auch Anleihen werden für einen bestimmten Zeitraum aufgenommen/ausgegeben und sind mit einem Zinssatz bzw. einem Anleihezins ausgestattet. Der Umstand, dass die Finanzierung in Form von Krediten durch Finanzinstitute erfolgt und die Finanzierung in Form von Unternehmensanleihen durch Investoren erfolgt, die in den meisten Fällen ebenfalls Finanzinstitute sind, ist für die Bestimmung der Hauptmerkmale beider Instrumente unerheblich. Denn beide Instrumente dienen zur Finanzierung von Geschäftstätigkeiten, erbringen dieselbe Art von Vergütung und weisen ähnliche Rückzahlungsbedingungen auf. Darüber hinaus wurden keine alternativen Referenzwerte vorgeschlagen, und es konnten keine weiteren öffentlich zugänglichen Informationen ermittelt werden, um einen genaueren Referenzwert zu liefern. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(378) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, werden die in den Erwägungsgründen 633 bis 635 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

3.5.4.5. Schlussfolgerung zur Vorzugsfinanzierung: andere Finanzierungsformen

(379) Da keinerlei Stellungnahmen zur Schlussfolgerung in Bezug auf andere Finanzierungsformen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 636 und 637 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

(380) Die festgesetzte Subventionsspanne für andere Formen der Vorzugsfinanzierung während des Untersuchungszeitraums beläuft sich für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen auf:

Vorzugsfinanzierung: andere Finanzierungsformen

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	3,60 %
Geely Group	3,23 %
SAIC Group	7,56 %

3.6. **Zuschussprogramme**

3.6.1. *Direkte Barzuschüsse*

a) Allgemeine Anmerkungen

(381) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die SAIC Group vor, dass es hinsichtlich der Spezifität der Zuschüsse, die der Geely Group und der SAIC Group gewährt wurden, an einer Einzelfallentscheidung auf der Grundlage eindeutiger Beweise fehle. Ebenso brachte die Geely Group vor, dass die Zuschüsse dem Gesamtumsatz (BEV und Nicht-BEV) hätten zugeordnet werden müssen, um korrekt widerzuspiegeln, dass sich die Zuschüsse auf die Gesamttätigkeit der Empfängerunternehmen bezogen.

(382) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Kommission bei der Bewertung der von der Geely Group und der SAIC Group erhaltenen Zuschüsse die verfügbaren Informationen sanktioniert habe und dass die Kommission unklare Anweisungen gegeben habe, die eine ordnungsgemäße Bewertung durch die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen behindert hätten. Der chinesischen Regierung zufolge habe die Kommission nicht alle im Dossier enthaltenen Informationen eingehend geprüft, um die geeignetsten Ersatzinformationen auszuwählen, und mutmaßliche Subventionen sollten nicht Ausführern zugerechnet werden, die keinen Vorteil hatten.

(383) Wie in Erwägungsgrund 364 der vorläufigen Verordnung dargelegt, brachte die SAIC Group vor, dass es nicht wesentlich sei, „die einzelnen je Zuschuss erhaltenen Beträge, den Zeitpunkt des Erhalts der Zuschüsse, eine Beschreibung der Zuschüsse, die entsprechenden Mitteilungen der Regierung, in denen die Art der Zuschüsse angegeben ist, und sonstige erforderliche Informationen“ heranzuziehen, und weigerte sich, solche Informationen vorzulegen, sodass die Kommission nicht in der Lage war, die zugrunde liegenden Subventionsregelungen, die Höhe der im Untersuchungszeitraum erhaltenen Zuschüsse sowie die Frage zu bestimmen, ob sich diese Zuschüsse auf Anlagegüter bezogen oder nicht. Ebenso übermittelte, wie in Erwägungsgrund 372 der vorläufigen Verordnung erläutert, keines der Unternehmen der Geely Group vollständige Informationen über die Art der Zuschussprogramme, in deren Rahmen sie Unterstützung erhielten, wie im Fragebogen gefordert, sodass die Kommission nicht in der Lage war, die zugrunde liegenden Subventionsregelungen für die Zuschussprogramme in Bezug auf die untersuchte Ware zu ermitteln.

(384) Darüber hinaus legte die chinesische Regierung, wie in Abschnitt 3.3.1.4 der vorläufigen Verordnung erläutert, keine Informationen zu den Zuschüssen vor, die an die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausgezahlt wurden, sodass die Kommission die Lücken nicht mit Informationen schließen konnte, die sie von einer anderen Quelle erhalten hatte. Die Kommission stellte vielmehr fest, dass die BYD Group die angeforderten relevanten Informationen vorlegte, sodass die Kommission die verschiedenen Aspekte der erhaltenen Zuschüsse bewerten und prüfen konnte, ob sie anfechtbar waren.

(385) Auf dieser Grundlage und in Ermangelung geprüfter Informationen, die auf das Gegenteil hindeuteten, stützte die Kommission ihre Feststellungen auf die verfügbaren Informationen und vertrat die Auffassung, dass alle von diesen Gruppen erhaltenen Zuschüsse spezifisch waren und mit der untersuchten Ware in Verbindung standen. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(386) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung, die Feststellung der Kommission, dass die angefochtenen Zuschüsse spezifisch waren, beruhe auf Annahmen und nicht auf eindeutigen Beweisen, was gegen Artikel 2.4 des Subventionsübereinkommens verstoße. Die Kommission verfüge über Beweise dafür, dass die in Rede stehenden angeblichen Zuschüsse mehreren Waren zugutegekommen seien, und habe daher die verfügbaren Informationen als Bestrafung verwendet. Die Kommission habe vielmehr angenommen, dass die Zuschüsse, die diese ausführenden Hersteller erhielten, spezifisch waren, weil die SAIC Group und die Geely Group der Kommission nicht die von ihr als ausreichend erachteten Informationen vorgelegt hatten. Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe keine hinreichenden Tatsachen vorgelegt, um ihre Behauptung, dass die Zuschüsse spezifisch waren, zu belegen.

(387) Die SAIC Group brachte ferner vor, sie habe der Kommission Beweise dafür vorgelegt, dass die von der chinesischen Regierung erhaltenen Zuschüsse für Zwecke bestimmt gewesen seien, die über die betroffene Ware hinausgingen, und dass die der Kommission vorliegenden Informationen, unter anderem von der SAIC Group übermitteltes Material und öffentlich zugängliche Informationen, ein deutlicher Hinweis darauf seien, dass die erhaltenen Zuschüsse für BEV und Nicht-BEV bestimmt gewesen seien. Daher könne nicht geltend gemacht werden, dass die Zuordnung der erhaltenen Zuschüsse zum Umsatz der betroffenen Ware durch die Kommission sachlich begründet sei. Darüber hinaus brachte die SAIC Group vor, dass die Kommission keine Bewertung oder Begründung betreffend die zahlreichen aktenkundigen Sachverhalte — im Einzelnen die Prüfungsberichte, die allgemeine Kontenbilanz und Screenshots der Aufzeichnungen über die Zuschüsse — geliefert habe, die darauf hindeute, dass die erhaltenen Zuschüsse nicht nur für die untersuchte Ware bestimmt gewesen seien.

(388) Die Kommission wies erneut darauf hin, dass die SAIC Group es versäumt hat, die angeforderten vollständigen Informationen über die Art der Zuschussprogramme, im Rahmen derer sie Unterstützung erhielt, vorzulegen, sodass die Kommission nicht in der Lage war festzustellen, welche Zuschussprogramme sich auf die untersuchte Ware bezogen. Die Kommission stellte fest, dass die Informationen den Unternehmen ohne Weiteres zugänglich waren, dass sie jedoch den uneingeschränkten Zugang zu ihnen verweigerten. Dass ein Unternehmen der Kommission Einsicht in bestimmte Unterlagen gewährt und Screenshots bereitstellt, ohne die relevanten angeforderten Informationen zu liefern, kann auf keinen Fall mit der Bereitstellung der angeforderten Informationen in Form eines Beweises gleichgesetzt werden, bei dem sichergestellt ist, dass die Informationen ordnungsgemäß überprüft wurden. Diese Informationen bieten auch keine Gewähr dafür, dass vor dem Untersuchungszeitraum erhaltene Zuschüsse nicht im Untersuchungszeitraum der BEV-Produktion zugutekamen. Die Kommission betonte zudem wiederholt, dass Informationen, die nur in Form von Screenshots bereitgestellt werden, die nur begrenzte Daten oder einige Beispiele enthalten, die Überprüfung und den Abgleich wesentlicher Zahlen unmöglich machen.

(389) In Ermangelung geprüfter Informationen, die auf das Gegenteil hindeuteten, stützte die Kommission ihre Feststellungen auf die verfügbaren Informationen und vertrat die Auffassung, dass alle von diesen Gruppen erhaltenen Zuschüsse spezifisch waren und mit der untersuchten Ware in Verbindung standen. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

b) Berechnung der Höhe der Subvention

(390) Nach der vorläufigen Unterrichtung argumentierte die SAIC Group, dass die erhaltenen Zuschüsse der Körperschaftsteuer unterlägen und der steuerpflichtige Betrag daher vom Gesamtbetrag der erhaltenen Zuschüsse abgezogen werden müsse. Die Kommission war der Auffassung, dass die SAIC Group keine eindeutigen Belege dafür vorgelegt hat, dass die entrichtete Steuer in direktem Zusammenhang mit den erhaltenen Zuschüssen stand. Darüber hinaus sehen die Artikel 6 und 7 der Grundverordnung bei der Berechnung des Vorteils oder der anfechtbaren Subvention keinen Abzug der Körperschaftsteuer vor. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.

(391) Die Subventionsspanne der SAIC Group und der Geely Group in Bezug auf Zuschüsse wurde infolge der in den Erwägungsgründen 652 und 654 der vorliegenden Verordnung beschriebenen Berichtigung aktualisiert.

(392) Folglich wurde die in Erwägungsgrund 650 der vorläufigen Verordnung beschriebene Methode zur Ermittlung der Höhe der Subvention bestätigt und auf den ausführenden Hersteller angewandt, dem eine individuelle Ermittlung gewährt wurde.

(393) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Tesla (Shanghai) vor, dass es drei Auszahlungen für einen der vom Unternehmen erhaltenen Zuschüsse gegeben habe und dass eine dieser Auszahlungen im Untersuchungszeitraum erfolgt sei. Da es sich bei dem im Untersuchungszeitraum erhaltenen Betrag um einen Zuschuss für Sachanlagen handele, dessen Auszahlungen im Rahmen derselben Regelung erfolgt seien, hätte die Kommission den Betrag, den das Unternehmen im Untersuchungszeitraum erhalten habe, abschreiben müssen.

(394) Die Kommission erkennt an, dass es in den Leitlinien für die Berechnung der Höhe von Subventionen in Ausgleichszolluntersuchungen ([59]) heißt: „Bei einmaligen Subventionen, die an den Erwerb von Sachanlagen gebunden sind, wird die Subvention über den normalen Abschreibungszeitraum solcher Sachanlagen verteilt (Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung [(EG) Nr. 2026/97 des Rates ([60])])." Gleichwohl heißt es in den Leitlinien auch: „Als Ausnahme [des vorstehenden Punktes] gilt, dass einmalige Subventionen, die sich wertmäßig auf weniger als 1 % belaufen, normalerweise verausgabt werden, selbst wenn sie an den Erwerb von Sachanlagen gebunden sind." Da die Auszahlung des fraglichen Zuschusses wertmäßig weniger als 1 % betrug, vertrat die Kommission die Auffassung, dass die im Untersuchungszeitraum erhaltene Zahlung unerheblich war und dass es angemessen war, sie nur dem Untersuchungszeitraum zuzuweisen. Diese Zuweisungsmethode steht voll und ganz im Einklang mit dem WTO-Bericht der informellen Expertengruppe, aus dem hervorgeht, dass Zuschüsse, die für den Erwerb von Sachanlagen bestimmt sind, zugewiesen werden sollten, während es „vor allem aus verwaltungstechnischer Sicht als angemessen erachtet wurde, sehr geringe Subventionen unabhängig von ihrer Art oder anderen Erwägungen periodengerecht zuzuordnen. Für diese Schwelle wird eine Höhe von weniger als 0,5 % des Umsatzes für eine einzelne Subvention empfohlen." ([61]) Deshalb wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.

(395) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, werden die in den Erwägungsgründen 638 bis 651 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

(396) Die im Untersuchungszeitraum für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller sowie den individuell untersuchten ausführenden Hersteller ermittelte Subventionsspanne im Rahmen all dieser Zuschüsse betrug:

Zuschüsse

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	0,61 %

([59]) 98/C 394/04 (ABl. C 394 vom 17.12.1998, S. 6).

([60]) Verordnung (EG) Nr. 2026/97 des Rates vom 6. Oktober 1997 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern (ABl. L 288, 21.10.1997, S. 1).

([61]) G/SCM/W/Rev.2*.

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
Geely Group	2,27 %
SAIC Group	8,19 %
Tesla (Shanghai) (individuelle Ermittlung)	0,27 %

3.6.2. *Fiskalsubventionspolitik für die Förderung und Anwendung von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik*

a) Allgemeine Anmerkungen

(397) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten einige interessierte Parteien wie die SAIC Group, der CAAM, die BYD Group, die chinesische Regierung und die Geely Group vor, dass der Verbraucher der Endbegünstigte dieser Subventionsregelung sei. Konkret wurde argumentiert, dass die Hersteller den Verbrauchern beim Verkauf der Fahrzeuge die Subventionen im Namen des Staates vorauszahlen würden, indem sie den vom Kunden zu zahlenden Preis senkten. In diesem Szenario sollte der Verbraucher einen reduzierten Preis zahlen, für den das Unternehmen später von der Regierung entschädigt wurde.

(398) Ebenso brachten einige Parteien vor, dass die Tatsache, dass die Preise für BEV nach der Streichung der Subvention nicht gestiegen seien, nicht beweise, dass ein Vorteil vorliege. Die Marktpreise würden von mehreren Faktoren beeinflusst, darunter Produktionskosten, Angebots- und Nachfragedynamik, Verbrauchererwartungen und Substitution zwischen alten und neuen Modellen. Infolgedessen seien die Preise von BEV, die in unterschiedlichen Zeiträumen verkauft werden, möglicherweise nicht direkt vergleichbar.

(399) Darüber hinaus wurde geltend gemacht, dass die Hersteller in Fällen, in denen die Verbraucher die Voraussetzungen für die Subvention nicht erfüllten, die Subvention von den Verbrauchern zurückgefordert hätten, wodurch der Vorteil für die Hersteller infrage gestellt werde.

(400) Die Kommission stellte fest, dass keine Beweise dafür vorgelegt wurden, dass das Programm darauf ausgerichtet war, den Verbrauchern Subventionen zu gewähren, und die BEV-Hersteller so lediglich als Instrument zur Weiterleitung dieser Subventionen genutzt wurden. Tatsächlich belegten die Beweise das Gegenteil. Wie in den Erwägungsgründen 666 bis 671 der vorläufigen Verordnung beschrieben, stellten die Auszahlungen der chinesischen Regierung an BEV-Hersteller in Form direkter Geldtransfers einen klaren und greifbaren Vorteil für die BEV-Hersteller dar, da sie eine direkte Übertragung von monetären Ressourcen auf der Grundlage der wirtschaftlichen Tätigkeiten der Hersteller darstellten. Obwohl dies an sich bereits einen Vorteil darstellt, ergab die Untersuchung, dass die Subvention die Endverbraucherpreise nicht beeinflusste. Obgleich möglicherweise eine Reihe von Faktoren eine Rolle gespielt haben, hat die Analyse gezeigt, dass der Preis in der Zeit unmittelbar nach der Streichung der Subvention unverändert blieb. Dies deutet darauf hin, dass die Subvention keine erkennbaren Auswirkungen auf den von den Abnehmern gezahlten Endpreis hatte, sodass die Subvention bei den BEV-Herstellern verblieb. Folglich wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(401) In Bezug auf die Fälle, in denen die Hersteller aufgrund der Nichteinhaltung der Vorschriften möglicherweise Subventionen zurückgefordert haben, stellte die Kommission fest, dass die Hersteller, wie in den Erwägungsgründen 665 bis 670 der vorläufigen Verordnung beschrieben, Preise festsetzten, die es ihnen ermöglichten, die gesamte Subvention zu vereinnahmen, und dass die Verbraucher keinen Vorteil in Form niedrigerer Preise hatten, sodass der Einwand gegenstandslos wurde. Außerdem verdeutlicht diese Situation die grundlegende Struktur der Regelung, die die Hersteller in den Mittelpunkt der Politik stellt und ihren Interessen Vorrang einräumt, mit dem letztendlichen Ziel, diesen Unternehmen finanzielle Unterstützung zu gewähren. Wäre der beabsichtigte Begünstigte der Verbraucher, wäre der Staat für die Rückforderung der Gelder zuständig. Es wurden keine Belege dafür vorgelegt, dass BEV-Hersteller im einschlägigen Rechtsrahmen dieses Programms von der Regierung als Instrument genutzt werden, um die von der Regierung an die BEV-Hersteller gezahlten Beträge bereitzustellen oder zurückzufordern. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(402) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte der CAAM, dass der Verbraucher der Endbegünstigte dieser Subventionsregelung sei. Es wurde geltend gemacht, dass die stabilen Preise für BEV nach der Streichung der Subvention kein Indiz für einen Vorteil seien. Der CAAM wies ausdrücklich darauf hin, dass es gängige Praxis sei, die Preise nach der Streichung von Verbrauchersubventionen beizubehalten oder sogar unverändert zu belassen. Außerdem sei es selbst dann, als die chinesische Regierung die Kraftfahrzeugerwerbsteuern für Verbraucher gesenkt habe, üblich gewesen, dass die Hersteller die Werbezuschüsse für eine gewisse Zeit nach Auslaufen der staatlichen Anreize beibehielten.

(403) Die Kommission stellte fest, dass die Argumente des CAAM die Feststellungen der Kommission stützten, da sie ein zusätzliches Argument enthielten, nämlich dass die Preise für Fahrzeuge durch die Hersteller nicht durch die Subvention beeinflusst würden, da die Preise unverändert blieben. Das bedeutet, dass die Subvention keine erkennbaren Auswirkungen auf den von den Kunden gezahlten Endpreis hat, sodass die Subvention bei den BEV-Herstellern verbleibt und kein Vorteil an die Verbraucher weitergegeben wird. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(404) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung ihr Vorbringen, die Verbraucher seien die Endbegünstigten der Subventionsregelung, und betonte, dass die Verbraucher im Mittelpunkt des Programms stünden. Insbesondere brachte die chinesische Regierung vor, dass dies in den Rechtsvorschriften festgelegt sei. Bei der Ausgestaltung des Programms, das die direkte Auszahlung von Bargeld an die Hersteller vorsieht, würden die besonderen Marktbedingungen in China berücksichtigt. Darüber hinaus wies die chinesische Regierung darauf hin, dass der Betrag der Zahlung entsprechend gekürzt werde, wenn die in dem Programm festgelegten Bedingungen nicht erfüllt seien.

(405) In Bezug auf die Stellungnahmen der chinesischen Regierung und in Ermangelung weiterer stichhaltiger Informationen bekräftigte die Kommission ihre frühere Schlussfolgerung in den Erwägungsgründen 656 bis 661 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 400, wonach angesichts der Art, der Ausgestaltung und der Funktionsweise der Regelung die Hersteller die vorgesehenen Begünstigten dieser Subvention sind. In Bezug auf die Kürzung der Auszahlungen im Falle der Nichteinhaltung der festgelegten Bedingungen verwies die Kommission auf Erwägungsgrund 401 der vorliegenden Verordnung. Die Kommission wies ferner darauf hin, dass der bloße Umstand, dass die in Rede stehenden Bedingungen nicht eingehalten werden, nicht zu einem Wechsel der Begünstigten führt. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(406) Nach der vorläufigen Unterrichtung und der Einführung vorläufiger Maßnahmen beanstandete der CAAM die Behandlung von Verbrauchssubventionen als Produktionssubventionen und machte geltend, dass die Union mit zweierlei Maß messe, indem sie Chinas Subventionen für die Verbraucher in weit hergeholter Weise als Subventionen zur Förderung der Automobilindustrie definiere.

(407) Die Behauptung des CAAM war allgemein gehalten und unbegründet. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(408) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten Tesla (Shanghai) und die chinesische Regierung vor, dass die Regelung bereits im Dezember 2022 eingestellt worden sei und die Kommission daher keine Rechtsgrundlage für die Einführung eines vorläufigen Antisubventionszolls für diese Regelung habe.

(409) Wie in den Erwägungsgründen 662 bis 664 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellte die Kommission fest, dass die chinesischen BEV-Hersteller während des gesamten Untersuchungszeitraums weiterhin in den Genuss dieser Subventionsregelung kamen und auch nach dem Untersuchungszeitraum über einen längeren Zeitraum hinaus in den Genuss direkter Bartransfers im Rahmen dieser Regelung kommen werden. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die Voraussetzungen für eine Anfechtung dieser Regelung erfüllt sind. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(410) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Tesla (Shanghai), dass die Regelung ausgelaufen sei und nicht angefochten werden sollte. Alternativ brachte das Unternehmen vor, dass der Höchstbetrag, den die Kommission für Tesla (Shanghai) anfechten könne, der Betrag sei, den das Unternehmen (möglicherweise) in Zukunft erhalten könnte. Darüber hinaus wurde argumentiert, dass die Existenz lokaler Regelungen, die der nationalen Fiskalsubventionspolitik ähnelten, für die Bewertung des Vorteils für Tesla (Shanghai) unerheblich sei.

(411) Die Kommission stellte fest, dass es sich bei dem angefochtenen Vorteil um die tatsächliche Höhe der Subventionen handelt, die von der chinesischen Regierung im UZ an die ausführenden Hersteller ausgezahlt wurden, und bekräftigte ihre frühere Schlussfolgerung in den Erwägungsgründen 662 bis 664 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 409. In Bezug auf die nicht vorgenommene Bewertung von Regelungen, die der nationalen Subvention ähneln, stellte die Kommission fest, wie in Erwägungsgrund 664 der vorläufigen Verordnung dargelegt, dass die Untersuchung ergab, dass lokale Behörden unter direkter oder indirekter Leitung der chinesischen Regierung eine große Zahl ähnlicher Programme eingeführt haben, von denen einige der nationalen Regelung sehr ähnlich sind. Mit diesen lokalen Initiativen wird das gemeinsame Ziel verfolgt, Anreize für die Herstellung von BEV zu schaffen, was zu einer fortgesetzten Unterstützung chinesischer BEV-Hersteller führen wird.

b) Berechnung der Höhe der Subvention

(412) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die Geely Group und Tesla (Shanghai) vor, dass die im Untersuchungszeitraum erhaltenen Gelder mit Verkäufen vor dem Untersuchungszeitraum zusammenhingen und daher keinen Ausgleichsmaßnahmen unterworfen werden dürften. Sollte diese Regelung als anfechtbar angesehen werden, so sollten die unmittelbar mit dem Untersuchungszeitraum zusammenhängenden Verkäufe die Grundlage für eine solche Feststellung bilden.

(413) Wie in Erwägungsgrund 672 der vorläufigen Verordnung beschrieben, stellte die Kommission fest, dass die zeitliche Diskrepanz zwischen dem Verkauf von BEV und der Auszahlung staatlicher Mittel, die die Hersteller nicht vorhersagen können, zu Unsicherheit hinsichtlich des Zeitpunkts der Auszahlungen führt. Diese Unsicherheit kann bis zu vier Jahre betragen. Dies hat zur Folge, dass die Hersteller den Vorteil erst nach Erhalt der Auszahlungen voll ausschöpfen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(414) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, die Kommission sei weder auf ihre Stellungnahmen zum Zeitraum für die Zuweisung des Programms eingegangen noch habe sie auf ihren Vorschlag für eine alternative Berechnung reagiert.

(415) Die Kommission stellte fest, dass dieselben Stellungnahmen von verschiedenen Parteien eingereicht und in den Erwägungsgründen 412 und 413 widerlegt wurden. In diesen Erwägungsgründen sind die Gründe für die Zurückweisung der vorgeschlagenen Berechnungsmethode genannt. Dementsprechend wurden beide Vorbringen zurückgewiesen.

(416) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Tesla (Shanghai) sein Vorbringen, dass die Grundlage für die Berechnung des Vorteils die betroffenen Verkäufe im Untersuchungszeitraum seien, und legte eine entsprechende Methodik vor.

(417) Da keine weiteren stichhaltigen Informationen vorlagen, bekräftigte die Kommission ihre frühere Schlussfolgerung in Erwägungsgrund 413. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(418) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die Geely Group vor, dass die aus dieser Subventionsregelung erwachsenden Vorteile nicht den Ausfuhren zugerechnet werden sollten, da die Subventionen speziell für die Produktion und den Verkauf der untersuchten Ware gewährt wurden und auf den chinesischen Markt beschränkt gewesen seien.

(419) Die Kommission stellte fest, dass die Hersteller im Rahmen dieser Regelung von einem direkten Transfer von Geldern profitierten, der den Unternehmen erhebliche Mittel in Form von Barmitteln zur Verfügung stellte, die ihnen in vollem Umfang zur Verfügung standen. Die Zahlungen der chinesischen Regierung beruhten speziell auf den Verkäufen von BEV im Rahmen eines Programms zur Unterstützung der Entwicklung der BEV-Industrie, das an BEV-Hersteller gerichtet war. Folglich basierte die Zuweisung dieser Vorteile auf der Grundlage des Gesamtumsatzes mit BEV. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(420) Tesla (Shanghai) machte geltend, dass der verbuchte Betrag, den das Unternehmen im Rahmen dieser Regelung erhalten habe, als steuerbarer Ertrag behandelt werde und somit der für Tesla (Shanghai) im Jahr 2022 geltenden Körperschaftsteuer von 15 % unterliege, sodass es zu einer Doppelerfassung käme, wenn dieser Vorteil sowohl im Rahmen dieser Regelung als auch im Rahmen der Regelungen für Körperschaftsteuervergünstigungen erfasst würde.

(421) Das Unternehmen legte keine eindeutigen Nachweise dafür vor, dass die entrichtete Steuer in direktem Zusammenhang mit der im Rahmen dieser Regelung erhaltenen Erstattung stand. Darüber hinaus sehen die Artikel 6 und 7 der Grundverordnung bei der Berechnung des Vorteils oder der anfechtbaren Subvention keinen Abzug der Körperschaftsteuer vor. Daher wurde das Argument, dass dies eine Doppelerfassung darstellen würde, als hinfällig betrachtet.

(422) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Tesla (Shanghai) erneut vor, dass die Körperschaftsteuer in Höhe von 15 % vom Gesamtvorteil abgezogen werden sollte, da die Einkünfte aus der Fiskalsubvention als steuerpflichtige Einkünfte behandelt würden, die im Untersuchungszeitraum (UZ) mit der Körperschaftsteuer von 15 % besteuert worden seien. Tesla argumentierte, dass eine Doppelzählung vorgelegen habe, da dieser Vorteil sowohl im Rahmen dieser Regelung als auch im Rahmen der Regelungen für Körperschaftsteuervergünstigungen berücksichtigt worden sei.

(423) Die Kommission stellte fest, dass der geforderte Abzug in keine der Kategorien fällt, die gemäß Artikel 7 der Grundverordnung von der Subventionsberechnung abgezogen werden können. ([62]) Darüber hinaus gilt der Körperschaftsteuersatz nicht für die Einkünfte, sondern vielmehr für die körperschaftsteuerpflichtigen Einkünfte im Sinne des Körperschaftsteuergesetzes, d. h. für „die Gesamteinkünfte des Unternehmens in jedem Steuerjahr abzüglich der nicht steuerpflichtigen Einkünfte, der steuerfreien Einkünfte, verschiedener Abzüge und zulässiger Verlustvorträge aus den Vorjahren, die angerechnet wurden“ ([63]). Zu diesen Abzügen gehören „Kosten, Aufwendungen, Steuern, Verluste und andere angemessene Ausgaben, die im Zusammenhang mit den von einem Unternehmen erzielten Einkünften anfallen und bei der Berechnung der Steuerbemessungsgrundlage für Einkünfte abgezogen werden können“ ([64]). Darüber hinaus können bestimmte Aufwendungen wie FuE-Aufwendungen unter bestimmten Voraussetzungen zusätzlich abgezogen werden. Aus diesem Grund können bestimmte Einkünfte wie die Einkünfte aus der Fiskalsubvention nicht von der Berechnung der steuerpflichtigen Einkünfte getrennt werden, bei der andere Faktoren berücksichtigt werden. Darüber hinaus vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Körperschaftsteuersatz von 15 % nur dann gilt, wenn positive steuerpflichtige Einkünfte erzielt wurden. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(424) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass das Verhältnis zwischen der Fiskalsubvention für BEV und der gesamten während des Untersuchungszeitraums erhaltenen steuerlichen Subvention, die für die Zuweisung der Vorauszahlung an die BEV verwendet wurde, nach den endgültigen Vergleichsbeschlüssen des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) und des Finanzministeriums (MIF) hätte geändert werden müssen. Die Kommission akzeptierte dieses Vorbringen und überarbeitete die Berechnung.

(425) Die Geely Group brachte vor, dass einige Subventionen, die einem der Unternehmen der Gruppe zugerechnet wurden, bereits angefochten worden seien. Die Kommission akzeptierte dieses Vorbringen und überarbeitete die Berechnung.

(426) Folglich wurde die in Erwägungsgrund 675 der vorläufigen Verordnung beschriebene Methode zur Ermittlung der Höhe der Subvention bestätigt und auf den ausführenden Hersteller angewandt, dem eine individuelle Ermittlung gewährt wurde.

(427) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, werden die in den Erwägungsgründen 652 bis 676 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

(428) Die Subventionsspanne der SAIC Group und der Geely Group in Bezug auf die Fiskalsubventionspolitik wurde infolge der in den Erwägungsgründen 652 und 654 der vorliegenden Verordnung beschriebenen Berichtigung aktualisiert.

(429) Im Untersuchungszeitraum ergaben sich für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und für den individuell untersuchten ausführenden Hersteller im Rahmen dieser Regelung die folgenden Subventionssätze:

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	2,01 %
Geely Group	1,94 %
SAIC Group	2,18 %
Tesla (Shanghai) (individuelle Ermittlung)	2,49 %

3.7. **Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

3.7.1. *Einräumung von Landnutzungsrechten durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

(430) Nach der vorläufigen Unterrichtung widersprachen die chinesische Regierung, die BYD Group, die Geely Group und die SAIC Group der Einschätzung der Kommission, dass chinesische BEV-Hersteller von der Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt profitiert hätten.

([62]) In Artikel 7 sind folgende Kategorien vorgesehen: a) Antragsgebühren oder andere Kosten, die getragen werden mussten, um die Voraussetzungen für die Subventionsgewährung zu erfüllen oder in den Genuss der Subvention zu gelangen, b) Ausfuhrsteuern, Zölle oder andere Abgaben, die auf die in die Union ausgeführte Ware erhoben wurden, um die Subvention auszugleichen.

([63]) Artikel 5 des Körperschaftsteuergesetzes der VR China.

([64]) Artikel 8 des Körperschaftsteuergesetzes der VR China.

(431) Die chinesische Regierung machte geltend, dass die Kommission lediglich festgestellt habe, dass Grundstücke in Festlandchina in staatlichem oder kollektivem Besitz seien, was kein Beweis für das Vorliegen einer finanziellen Beihilfe und eines Vorteils sei. Darüber hinaus bedeute „Kollektiv" im Gegensatz zu dem von der Kommission in Erwägungsgrund 677 der vorläufigen Verordnung festgestellten Verständnis des Wortes nicht, dass es sich aus Dörfern oder Gemeinden zusammensetze, sondern aus arbeitenden Menschen.

(432) In Erwägungsgrund 677 der vorläufigen Verordnung legte die Kommission eine Einführung in das in der VR China geltende System der Landnutzungsrechte vor. Im Gegensatz zu den Ausführungen der chinesischen Regierung soll dieser Teil nicht allein das Vorliegen einer finanziellen Beihilfe und eines Vorteils belegen. In jedem Fall legte die chinesische Regierung keine Belege vor, die den Aussagen in Erwägungsgrund 677 der vorläufigen Verordnung widersprächen, nämlich dass sich das gesamte Land in der VR China entweder im Eigentum des Staates oder eines Kollektivs befindet.

a) Rechtsgrundlage

(433) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kommission nur dann, wenn festgestellt werde, dass die Preise im Land der Bereitstellung von Landnutzungsrechten aufgrund staatlicher Eingriffe verzerrt seien, auf einen Vergleichswert außerhalb des Landes zurückgreifen könne. Der chinesischen Regierung zufolge seien mehrere legislative Dokumente im Untersuchungszeitraum nicht in Kraft gewesen. Somit habe sich die Kommission auf eine falsche Rechtsgrundlage gestützt und ihre „Feststellung nicht auf eindeutige Beweise" aufgebaut.

(434) Erstens stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung keine Beweise dafür vorlegte, dass die genannten legislativen Dokumente im Untersuchungszeitraum nicht wirksam waren. Zweitens hat die chinesische Regierung auch nicht nachgewiesen, dass sich der Inhalt dieser angeblich ersetzten Dokumente geändert hat. Drittens stellte die chinesische Regierung die Anwendung des in Erwägungsgrund 679 der vorläufigen Verordnung genannten Gesetzes über die Verwaltung von Grund und Boden der Volksrepublik China nicht infrage.

(435) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass sie die von der Kommission herangezogenen Rechtsvorschriften vorgelegt habe, die im Untersuchungszeitraum nicht in Kraft gewesen seien. Daher sei die Behauptung der Kommission, die chinesische Regierung habe keine Beweise dafür vorgelegt, dass diese Texte im Untersuchungszeitraum nicht wirksam gewesen seien, sachlich falsch.

(436) Die Kommission bleibt jedoch dabei, dass keine Beweise dafür vorgelegt wurden, dass die fraglichen Texte nicht in Kraft waren. Jedenfalls fand die Kommission auf eigene Initiative Beweise dafür, dass das Eigentumsgesetz der VR China tatsächlich im Jahr 2021 aufgehoben wurde. ([65]) Die darin enthaltenen Bestimmungen wurden jedoch in die Artikel 205 bis 462 des im Januar 2021 in Kraft getretenen Zivilgesetzbuchs der VR China übernommen. Mit dem Zivilgesetzbuch wurden keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf die Landnutzungsrechte eingeführt (vgl. insbesondere die Artikel 246, 260-261 und 330-361 des Zivilgesetzbuchs). Daher ist das Argument der chinesischen Regierung rein formalistisch. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(437) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe in früheren Fällen keine Belege dafür erbracht, dass das Versteigerungssystem in Festlandchina intransparent und unklar sei, und sie habe sich auf alte Fälle und völlig andere Produkte gestützt, ohne eine Erklärung oder einen Beleg für die angebliche Verzerrung zu liefern. Die Kommission habe angeblich dieselbe Aussage verwendet und eine Rechtsprechung entwickelt, ohne dass Beweise vorlägen. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission weder erläutert habe, was sie in Bezug auf den Markt für Landnutzungsrechte in Festlandchina untersucht habe, noch die von ihr festgestellten Änderungen. Darüber hinaus sei die Aussage der Kommission, dass die Preise für Landnutzungsrechte von den Behörden willkürlich festgesetzt worden sind, nicht durch Beweise im Allgemeinen und mit Fällen untermauert worden, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller betrafen. Für die chinesische Regierung spiegelt der im Rahmen des Bietverfahrens letztlich erzielte Preis sowohl die Nachfrage als auch das Angebot wider.

(438) Die Geely Group brachte vor, die vorläufige Verordnung enthalte keine klaren Angaben oder Begründungen dafür, warum oder inwiefern Chinesisch-Taipeh einen geeigneten Vergleichswert darstelle, mit Ausnahme der Tatsache, dass es in bestimmten früheren Untersuchungen verwendet worden sei.

([65]) Artikel 1260 des Zivilgesetzbuchs der VR China.

(439) Die Kommission stellte jedoch fest, dass die Feststellungen in früheren und jüngsten Antisubventionsuntersuchungen hinreichend begründet waren und sich auf dieselben Subventionsprogramme beziehen wie die in der vorliegenden Untersuchung genannten. So stellte die Kommission beispielsweise in der Sache AFC fest, dass es für die im Wege einer Ausschreibung bereitgestellten Grundstücke jeweils nur einen Bieter für das Grundstück gab und dass der gezahlte Preis dem Anfangspreis des Bietverfahrens entsprach. Die Kommission stützte sich in jeder dieser früheren Untersuchungen auf einen ähnlichen Rechtsrahmen für Landnutzungsrechte in der VR China und insbesondere auf die Tatsache, dass die lokalen Behörden die Grundstückspreise nach dem Bewertungssystem für städtische Grundstücke und der Industriepolitik der Regierung festlegen. In Erwägungsgrund 682 der vorläufigen Verordnung erinnerte die Kommission daran, dass sich in dieser Untersuchung diesbezüglich keine nennenswerten Änderungen ergaben. Die Kommission erinnerte auch daran, dass die chinesische Regierung keine Beweise für eine Einstellung dieser Politik vorgelegt hat. Vielmehr stellte die Kommission fest, dass für die BYD Group, die Geely Group, die SAIC Group und Tesla (Shanghai) die Transaktionen mit Landnutzungsrechten entweder: i) kostenlose Transaktionen, Zuteilungen oder Übertragungen, ii) Transaktionspreise, die dem Ausgangspreis des Gebots entsprachen, iii) Transaktionspreise, die der Garantie entsprechen, die für die Teilnahme am Angebot zu zahlen ist, oder iv) spezifische Investitionsvereinbarungen mit der/den Gemeinde(n) vor Ort waren, die spezifische Bestimmungen über die Zuteilung von Grundstücken enthielten. Daher wies die Kommission diese Einwände auf der Grundlage der im Rahmen dieser Untersuchung verfügbaren Informationen zurück.

(440) Die chinesische Regierung wandte ein, dass die Erklärung der Kommission in Erwägungsgrund 682 der vorläufigen Verordnung, wonach die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller Landnutzungsrechte zu den von den lokalen Behörden in den Ausschreibungsverfahren festgesetzten Preisen erhalten haben, einer faktischen Grundlage entbehre.

(441) Wie jedoch bereits in Erwägungsgrund 438 dieser Verordnung erwähnt, verfügt die Kommission über Beweise zur Untermauerung dieser Erklärung anhand der Geschäftsunterlagen der BYD Group, der Geely Group, der SAIC Group und von Tesla (Shanghai).

(442) Der chinesischen Regierung zufolge gibt es in Festlandchina einen sekundären Markt für Landnutzungsrechte, den die Kommission nicht untersucht habe.

(443) Der chinesischen Regierung lagen jedoch keine Beweise dafür vor, dass von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen ein angeblicher Sekundärmarkt für Landnutzungsrechte genutzt wurde.

(444) Die chinesische Regierung vertrat die Auffassung, dass die Feststellung der Kommission zur Spezifität nicht kohärent sei, da die Kommission, wenn ihre Spezifitätsanalyse korrekt wäre und nur Hersteller aus einigen Wirtschaftszweigen Landnutzungsrechte zu Vorzugspreisen erhielten, die Preise für Landnutzungsrechte von Unternehmen aus anderen Sektoren hätte heranziehen müssen, um das Vorliegen der angeblichen Subvention zu bewerten. Darüber hinaus habe es die Kommission versäumt, eine begründete und objektive Bewertung der Spezifität nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben a und c der Grundverordnung vorzunehmen, da sie nicht festgestellt habe, wie der Zugang zu der angeblichen Vorzugsgewährung von Landnutzungsrechten ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen oder Sektoren beschränkt ist.

(445) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass keine Partei Nachweise für einen Vergleichswert für die Preise für Landnutzungsrechte für Sektoren vorgelegt hat, die frei von staatlichen Eingriffen sind. Darüber hinaus legte die Kommission den Rechtsrahmen vor, nach dem die lokalen Behörden die Grundstückspreise nach dem alle drei Jahre aktualisierten System zur Bewertung städtischer Grundstücke und der Industriepolitik der Regierung festlegen. Zudem konnte die Kommission diese Feststellung auf der Grundlage der von der SAIC Group vorgelegten Geschäftsunterlagen bestätigen, wonach „die Bedingung für den industriellen Zugang der Automobilindustrie zusteht; sie steht im Einklang mit den geförderten und zulässigen Projekten im Leitfaden für die Anpassung der Industriestruktur“. Somit bestätigen die der Kommission vorliegenden Dokumente, dass die Zugehörigkeit zur Automobilindustrie eine Voraussetzung für die Teilnahme am Ausschreibungsverfahren für Landnutzungsrechte ist.

(446) Nach der endgültigen Unterrichtung merkte die chinesische Regierung an, dass es Sache der Kommission als Untersuchungsbehörde sei, die Spezifität nachzuweisen, und nicht Sache der chinesischen Regierung und anderer interessierter Parteien, eine negative Vermutung zu widerlegen. Sie verwies auch auf die Rechtssache C-559/12 P ([66]) und wies darauf hin, dass die Kommission verpflichtet sei, alle Informationen einzuholen, die sie für ihre Beurteilung der Frage, ob die angebliche Subvention spezifisch sei, benötigt.

([66]) Urteil des Gerichtshofs (Erste Kammer) vom 3. April 2014, Französische Republik/Europäische Kommission.

(447) Entgegen den Behauptungen der chinesischen Regierung ist die Kommission bei der Feststellung der Spezifität der Regelung von keiner negativen Vermutung ausgegangen. Wie in Erwägungsgrund 686 der vorläufigen Verordnung eindeutig dargelegt, wird die Regelung als spezifisch angesehen, weil die Präferenzregelung für Grund und Boden auf Unternehmen bestimmter Wirtschaftszweige, in diesem Fall des Wirtschaftszweigs für BEV, beschränkt ist. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(448) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung ferner vor, dass die den Vorteil betreffende Analyse der Kommission ungerechtfertigt sei und auf einem unangemessenen Vergleichswert beruhe. Der chinesischen Regierung zufolge argumentiert die Kommission widersprüchlich, wenn sie einerseits bestätigt, dass die Gewährung von Landnutzungsrechten spezifisch ist, und gleichzeitig das Argument zurückweist, dass die Kommission inländische Vergleichswerte hätte verwenden können, die sich aus den Preisen von Landnutzungsrechten von Unternehmen anderer Sektoren ergeben, die nicht in den Genuss dieser angeblichen Subvention kommen und von denen es eine große Auswahl gäbe.

(449) Die Kommission kann jedoch die von der chinesischen Regierung angeführte Widersprüchlichkeit nicht erkennen. Wie in Erwägungsgrund 445 dargelegt, hat die Kommission in diesem Zusammenhang schlicht festgestellt, dass keine Partei Beweise für einen Vergleichswert für die Preise von Landnutzungsrechten für Sektoren vorgelegt hat, die frei von staatlichen Eingriffen sind. Abgesehen von der bloßen Behauptung, dass es eine Vielzahl von Vergleichswerten gäbe, aus denen die Kommission einen hätte auswählen können, hat die chinesische Regierung nicht versucht, die Feststellungen der Kommission zu widerlegen. Darüber hinaus scheint die chinesische Regierung die Spezifitätsanalyse der Kommission, in deren Rahmen die Kommission nachgewiesen hat, dass der Wirtschaftszweig für BEV zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt von Landnutzungsrechten profitiert, mit der den Vorteil betreffenden Analyse nach Artikel 6 Buchstabe d der Grundverordnung zu verwechseln, in deren Rahmen die Kommission die Auffassung vertrat, dass die chinesischen Rechtsvorschriften zur Regelung der Landnutzungsrechte den Markt für Landnutzungsrechte verzerren und nicht den Marktbedingungen entsprechen. Die Tatsache, dass das System der Landnutzungsrechte insgesamt nicht als freier Markt funktioniert, hindert die chinesische Regierung nicht daran, bestimmten Wirtschaftszweigen Landnutzungsrechte zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zu gewähren. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

c) Schlussfolgerung

(450) Die Anmerkungen der chinesischen Regierung zur Schlussfolgerung, dass die Gewährung von Landnutzungsrechten durch die chinesische Regierung als Subvention angesehen werden sollte, wurden zusammen mit den Stellungnahmen zu den Untersuchungsergebnissen in den Erwägungsgründen 437 bis 442 dieser Verordnung behandelt.

d) Berechnung der Höhe der Subvention

(451) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Bewertung der Kommission, wonach Chinesisch-Taipeh ein geeigneter externer Vergleichswert sei, nicht auf eindeutigen Beweisen beruhe, und dass die Grundstückspreise in Chinesisch-Taipeh nicht mit den „vorherrschenden Marktbedingungen im Land der Bereitstellung“ in Zusammenhang stünden. Die chinesische Regierung erklärte, dass sich die Kommission darauf beschränkt habe, bestimmte Indikatoren ohne unterstützende Daten oder Beweise aufzuführen, und forderte die Kommission auf, zusätzliche Daten zum Stand der wirtschaftlichen Entwicklung, zum Grad der industriellen Infrastruktur, zur Bevölkerungsdichte und zu den Ähnlichkeiten zwischen der Art des Grundstücks und den Geschäftsvorgängen, die für die Berechnung des relevanten Vergleichswerts verwendet wurden, in China und Chinesisch-Taipeh vorzulegen. Ferner weist sie darauf hin, dass Festlandchina und Chinesisch-Taipeh eine sehr unterschiedliche Bevölkerungsdichte aufweisen.

(452) In Bezug auf den Stand der wirtschaftlichen Entwicklung und den Grad der industriellen Infrastruktur stellte die Kommission fest, dass sich die meisten Unternehmen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellerkonzerne im Osten der VR China und in entwickelten Gebieten mit hohem BIP in Provinzen mit hoher Bevölkerungsdichte um Shanghai und Shenzhen befanden, die denen von Chinesisch-Taipeh ähneln.

(453) In Bezug auf die Ähnlichkeiten zwischen der Art des Grundstücks und den Transaktionen, die für die Erstellung des relevanten Vergleichswerts verwendet wurden, wies die Kommission in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Transaktionen in beiden Fällen Industriegrundstücke einer bestimmten Größe betreffen, die sich in Industriegebieten befinden.

(454) In Bezug auf die Bevölkerungsdichte stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung die Zahlen für die Bevölkerungsdichte auf der Ebene des gesamten Landes miteinander vergleicht. Bei näherer Betrachtung der Bevölkerungsdichte der tatsächlichen Standorte der ausführenden Hersteller scheint die Bevölkerungsdichte tatsächlich recht ähnlich oder höher zu sein; so beträgt in der Region Shanghai, in der sich einige der Unternehmen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellerkonzerne und Tesla (Shanghai) befinden, die Bevölkerungsdichte mehr als 3 900 Einwohner/Quadratkilometer ([67]), was fast dem Sechsfachen der Bevölkerungsdichte in Chinesisch-Taipeh entspricht.

([67]) shanghai.gov.cn/english2019/pdf/2021-ShanghaiBasicFacts.pdf, zuletzt abgerufen am 9. August 2024.

(455) Nach der endgültigen Unterrichtung erklärte die chinesische Regierung erstens, dass es sich bei mehreren Unternehmen innerhalb der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen um ausführende Hersteller handele, die nicht im östlichen Teil von Festlandchina ansässig seien. Einige befänden sich beispielsweise in Xi'an und in Hunan. Mit der Auswahl von Shanghai und Shenzhen verweise die Kommission auf zwei der am weitesten entwickelten Städte in Festlandchina, die mit den meisten Provinzen, in denen BEV-Hersteller ansässig seien, nicht vergleichbar seien. Zweitens wies die chinesische Regierung darauf hin, dass abgesehen von Shanghai alle Provinzen, in denen BEV-Hersteller ansässig seien, deutlich weniger dicht bevölkert seien als Chinesisch-Taipeh. Die chinesische Regierung merkte ferner an, dass es zwischen bestimmten Provinzen und Städten in Festlandchina große Unterschiede zwischen den Preisen für Landnutzungsrechte gebe und dass sich ein durchschnittlicher Vergleichspreis für Grundstücke in Chinesisch-Taipeh, abgesehen von der mangelnden Vergleichbarkeit, nicht auf die auf dem gesamten chinesischen Festland herrschenden Marktbedingungen beziehen könne.

(456) Die Kommission hat jedoch nie behauptet, dass alle BEV-Hersteller im Osten der VR China ansässig seien. Vielmehr hat die Kommission erläutert, dass die meisten Unternehmen innerhalb der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller im Osten der VR China in entwickelten Gebieten mit hohem BIP in Provinzen mit hoher Bevölkerungsdichte um Shanghai und Shenzhen ansässig sind. So befinden sich von sieben Produktionsstätten der Geely Group vier in Zhejiang und eine in Jiangsu, zwei Küstenprovinzen in der Nähe von Shanghai. Ebenso befindet sich eine der acht Produktionsstätten der BYD Group in Guangdong, eine in Jiangsu, eine in Anhui, eine in Shandong und eine in Fujian. Schließlich befinden sich mindestens drei der SAIC-Produktionsstätten direkt in Shanghai. Die meisten dieser Provinzen weisen ein ähnlich hohes Pro-Kopf-BIP und eine ähnliche Bevölkerungsdichte wie Chinesisch-Taipeh auf. Die Bevölkerungsdichte von Jiangsu, Guangdong und Shandong ist sogar höher als die von Chinesisch-Taipeh. Darüber hinaus betont die Kommission, dass sich BEV-Produktionsstätten häufig in Städten befinden, in denen das Pro-Kopf-BIP und die Bevölkerungsdichte deutlich höher sind als im Durchschnitt der Provinz. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(457) Die chinesische Regierung und die Geely Group brachten ferner vor, Chinesisch-Taipeh sei kein geeigneter Maßstab, da unter anderem in Festlandchina nur ein Landnutzungsrecht, in Chinesisch-Taipeh aber auch das tatsächliche Eigentum an dem Land übertragen werde. Wie die chinesische Regierung anmerkte, scheine die Kommission darüber hinaus anzuerkennen, dass die Bevölkerungsdichte und der Grad der industriellen Infrastruktur zwischen Festlandchina und Chinesisch-Taipeh nicht vollständig vergleichbar seien. Daher könne ein Zusammenhang zwischen dem durchschnittlichen Referenzpreis für Land in Chinesisch-Taipeh und dem vorherrschenden Markt in Festlandchina nicht bestehen und bestehe auch nicht. Darüber hinaus umfassten die von der Kommission für Chinesisch-Taipeh verwendeten Grundstückspreise sowohl die Preise für Gewerbe- als auch die Preise für Industriegrundstücke.

(458) Die SAIC Group argumentierte, Chinesisch-Taipeh sei kein geeigneter externer Vergleichswert für Landnutzungsrechte und schlug stattdessen vor, Vergleichswerte in Malaysia und Thailand heranzuziehen. Die SAIC Group brachte in Bezug auf Chinesisch-Taipeh vor:

— die Grundstückspreise seien verzerrt und in hohem Maße aufgebläht

— die Nutzungsart sei eine andere als bei den von der SAIC Group genutzten Industrieflächen

— die Grundstückspreise seien aufgrund der Landknappheit verzerrt

— es sei in geografischer und wirtschaftlicher Hinsicht ganz anders

— das BIP und die Wirtschaftsstruktur seien nicht mit Festlandchina vergleichbar.

(459) Die Geely Group brachte vor, dass die Relevanz von Faktoren wie der physischen Nähe und der gemeinsamen Demografie zwischen China und Chinesisch-Taipeh für die Auswahl von Vergleichswerten unklar sei. Darüber hinaus sei die Behauptung, dass die wirtschaftliche Entwicklung, das BIP und die Struktur von Chinesisch-Taipeh mit vielen Provinzen und Städten in China vergleichbar seien, aufgrund erheblicher Unterschiede zwischen ihnen nicht glaubwürdig, insbesondere was die Städte betreffe, in denen die ausführenden Hersteller der Geely Group tätig sind. Schließlich berücksichtigten die Berechnungen nach Angaben der Geely Group nicht die erheblichen Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Gebieten Chinesisch-Taipehs und die Auswirkungen auf die Festlegung von Vergleichswerten.

(460) Diesbezüglich stellte die Kommission fest, dass die Wahl von Chinesisch-Taipeh als Vergleichswert auf der Prüfung mehrerer in Erwägungsgrund 688 der vorläufigen Verordnung aufgeführten Faktoren beruhte. Die Kommission vertrat jedoch die Auffassung, dass selbst dann, wenn bestimmte Unterschiede in den Marktbedingungen zwischen Landnutzungsrechten auf dem chinesischen Festland und dem Verkauf von Land in Chinesisch-Taipeh bestehen, diese nicht geeignet sind, die Wahl von Chinesisch-Taipeh als gültigen Vergleichswert zu entkräften.

(461) Nach der endgültigen Unterrichtung erklärte die chinesische Regierung, dass die Kommission ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal ignoriere, das die Vergleichbarkeit beeinträchtige, nämlich dass in Festlandchina das Landnutzungsrecht lediglich für eine begrenzte Anzahl von Jahren übertragen werde, während in Chinesisch-Taipeh das Eigentum am Grundstück selbst übertragen werde. Die chinesische Regierung merkte ferner an, dass es keine Beweise dafür gebe, dass die Kommission diese Unterschiede und ihre Auswirkungen auf die Preise der Landnutzungsrechte berücksichtigt (d. h. bewertet) habe.

(462) Die Kommission stützte sich jedoch auf den Vergleichswert, der, selbst unter Berücksichtigung der Unterschiede zwischen den Bedingungen der verschiedenen Märkte, als am besten geeignet erachtet wurde. Die Kommission konnte im Laufe der Untersuchung keine andere geeignete Vergleichs- oder Berichtigungsmethode ermitteln, die diese Unterschiede hinsichtlich der Marktbedingungen angemessen widerspiegeln würde. Sie stellt ferner fest, dass die chinesische Regierung auch nicht in der Lage war, einen verlässlichen Vergleichswert vorzulegen, der den Unterschied zwischen Landnutzungsrechten und Eigentumsrechten widerspiegeln würde. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.

(463) Die SAIC Group schlug stattdessen vor, die Grundstückspreise Malaysias oder Thailands als Optionen für alternative Vergleichswerte heranzuziehen, da sie aus den folgenden Gründen besser geeignet seien als Chinesisch-Taipeh:

— Malaysia und Thailand lägen beide in Südostasien und befänden sich ebenfalls in geografischer Nähe zu Festlandchina.

— Beide Länder befänden sich auf einem vergleichbaren Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung, des BIP und der Wirtschaftsstruktur wie Festlandchina, da Malaysia und Thailand von der Weltbank in dieselbe Gruppe von Ländern „mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie“ eingestuft werden wie Festlandchina.

— Zwischen diesen beiden ASEAN-Ländern und Festlandchina bestünden solide Wirtschaftsbeziehungen und grenzüberschreitender Handel.

— Zu den Grundstückspreisen in Thailand und Malaysia lägen Daten vor, die als Vergleichswert herangezogen werden könnten. Vor allem seien die verfügbaren Daten aus Malaysia aktueller als die Preise aus Chinesisch-Taipeh von 2013, die die Kommission verwendet hat.

— In früheren Untersuchungen zu Ausgleichszöllen habe das US-Handelsministerium die Grundstückspreise in Malaysia und Thailand als Vergleichswerte für Landnutzungsrechte in China verwendet.

(464) Nachdem sie sich mit dem Einwand befasst hatte, vertrat die Kommission die Ansicht, dass die Wahl von Chinesisch-Taipeh als geeigneter externer Vergleichswert auf der Prüfung mehrerer Faktoren beruht, die in Erwägungsgrund 688 der vorläufigen Verordnung dargelegt sind und die seine Wahl als fundierter Vergleichswert rechtfertigen. Darüber hinaus verwendete die Kommission entgegen der Aussage von SAIC nicht die Preise von 2013, sondern die tatsächlichen jährlichen Preise ab 2013. Für die Jahre vor 2013 nahm die Kommission eine Anpassung der Daten für 2013 auf der Grundlage des Wirtschaftswachstums in Taiwan vor. Im Gegensatz dazu beziehen sich die SAIC-Daten nur auf ein weit zurückliegendes einzelnes Jahr (2010) für Thailand und das Jahr 2022 für Malaysia. Die Kommission benötigt Daten aus der Vergangenheit, um die Preise für Landnutzungsrechte zu bewerten, und kann sich nicht auf ein einziges Jahr stützen, da nicht alle Landnutzungsrechte in einem einzigen Jahr erworben wurden. Was schließlich den wirtschaftlichen Entwicklungsstand betrifft, so verglich SAIC Thailand, Malaysia und China nur landesweit. Stattdessen verglich die Kommission die Industriegebiete Taiwans mit den einschlägigen Industrieprovinzen in China. Auf dieser Grundlage musste der Einwand zurückgewiesen werden.

(465) Folglich wurde die in den Erwägungsgründen 687 bis 689 der vorläufigen Verordnung beschriebene Methode zur Ermittlung der Höhe der Subvention bestätigt und auf den ausführenden Hersteller angewandt, dem eine individuelle Ermittlung gewährt wurde.

(466) Die Subventionsspanne der SAIC Group und der Geely Group in Bezug auf die Einräumung von Landnutzungsrechten durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt wurde infolge der in den Erwägungsgründen 652 und 654 der vorliegenden Verordnung beschriebenen Berichtigung aktualisiert.

(467) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und für das Unternehmen, dem eine individuelle Ermittlung gewährt wurde, wurden im Rahmen dieser Subventionierung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	1,20 %
Geely Group	0,82 %
SAIC Group	0,65 %
Tesla (Shanghai) (individuelle Ermittlung)	0,05 %

3.7.2. *Bereitstellung von Batterien und wichtiger Vorleistungen für die Batterieproduktion (d. h. Lithium-Eisenphosphat) durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt*

a) Einleitung

(468) Da keine Stellungnahmen vorliegen, wurden die in den Erwägungsgründen 691 bis 695 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

b) Mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen

(469) Die Stellungnahmen der chinesischen Regierung und der SAIC Group zur mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit und zur Verwendung der verfügbaren Informationen wurden in Abschnitt 3.3.1.2 behandelt. Es gingen keine weiteren Stellungnahmen zu diesem Thema ein, sodass die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 696 bis 700 der vorläufigen Verordnung bestätigt wurden.

3.7.2.1. Bereitstellung von Batterien durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

3.7.2.1.1. Finanzielle Beihilfe

a) Als „öffentliche Körperschaften“ fungierende Batterielieferanten

(470) Nach der Unterrichtung über die vorläufigen Feststellungen brachte die chinesische Regierung vor, dass kein Gesetz und keine sonstige Vorschrift existiere, das bzw. die die Lieferung von Batterien oder LFP zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt vorschreibe. Darüber hinaus fügte die chinesische Regierung hinzu, dass es sich bei fast allen von der Kommission zitierten Dokumenten um nicht verbindliche Pläne handele, die keine spezifischen Umsetzungsmaßnahmen enthielten, dass die Kommission den Inhalt der Gesetze und Pläne der chinesischen Regierung sowie Nachrichtenberichte aus dem Kontext gerissen habe, und dass es daher keine Gesetze oder Kriterien gebe, die das Vorliegen einer anfechtbaren Subvention beweisen würden. Nach der endgültigen Unterrichtung wurden diese Vorbringen wiederholt.

(471) Die Kommission erinnerte zunächst daran, dass sich die Kommission angesichts der Weigerung der chinesischen Regierung, in Bezug auf die in Abschnitt 3.3.1.2 der vorläufigen Verordnung aufgeführten relevanten Elemente zu kooperieren, für ihre Feststellungen zu den Vorleistungen auf die verfügbaren Informationen stützen musste.

(472) Wie bereits in den Erwägungsgründen 197 bis 203 und in Abschnitt 3.7.2.1.2 Buchstabe a der vorläufigen Verordnung ausführlich erläutert, üben der Staat und die Kommunistische Partei einen entscheidenden Einfluss auf die Zuweisung der Ressourcen und deren Preise aus, wozu sie in der Lage sind aufgrund der vollständigen Kontrolle über die Legislative, die Exekutive und die Judikative des Staatsapparats (Erwägungsgrund 201 der vorläufigen Verordnung) und aufgrund eines detaillierten Systems von Plänen, in denen Prioritäten und Ziele festgelegt werden, auf die sich die Zentralregierung und die lokalen Regierungen konzentrieren müssen (Erwägungsgrund 202 der vorläufigen Verordnung). Die Behauptung der chinesischen Regierung, dass fast alle von der Kommission angeführten Dokumente nicht verbindlich seien, steht im Widerspruch zu der Tatsache, dass die in den Planungsinstrumenten festgelegten Ziele in der Tat verbindlich sind und die Behörden auf jeder Verwaltungsebene die Umsetzung der Pläne durch die entsprechende niedrigere Regierungsebene überwachen und somit Ressourcen in Sektoren lenken, die von der Regierung als strategisch oder anderweitig politisch wichtig eingestuft wurden, anstatt sie den Marktkräften entsprechend zuzuweisen. Wie bereits in Erwägungsgrund 202 der vorläufigen Verordnung erläutert, sind die in den Planungsinstrumenten vorgegebenen Ziele verbindlich, und die Behörden aller Verwaltungsebenen überwachen die Umsetzung der Pläne durch die

jeweils nachgeordnete Ebene. Die Verbindlichkeit der Pläne wird auch in Abschnitt 4.3.1 des China-Berichts ([68]) ausführlich behandelt. Nach Artikel 89 der chinesischen Verfassung ([69]) muss der Staatsrat Pläne für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung und die Staatshaushalte ausarbeiten und umsetzen, während das Organgesetz der lokalen Volkskongresse und lokalen Volksregierungen der VR China ([70]) die genannten Behörden verpflichtet, die Fünfjahrespläne umzusetzen (Artikel 11, 12, 50, 73 und 76). Daher wurde die Behauptung, der Aktionsplan für Batterien aus dem Jahr 2017 sei ein reiner Plan für Entwicklungsziele und keine Preiskontrollpolitik, als sachlich falsch angesehen, da der Aktionsplan für Batterien von 2017 in erster Linie zur Umsetzung der „Bekanntmachung des Staatsrats über die Herausgabe des Plans zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs für energiesparende Fahrzeuge und Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik(2012-2020)“ (Guofa [2012] Nr. 22) und der „Leitlinien des Generalbüros des Staatsrats zur Beschleunigung der Förderung und des Einsatzes von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik“ (Guobanfa [2014] Nr. 35) angenommen wurde; außerdem enthält er spezifische Bestimmungen über die Preisgestaltung für Batterien pro kW/h (Erwägungsgründe 710 und 746 der vorläufigen Verordnung).

(473) Die Kommission widersprach der Aussage der chinesischen Regierung, sie habe den Inhalt von Gesetzen, Plänen und Nachrichtenberichten aus dem Kontext gerissen. Die Feststellungen zum Vorliegen öffentlicher Körperschaften sowie von Betrauung und Anweisung sind das Ergebnis einer eingehenden faktenbasierten Analyse umfassender objektiver Beweise, einschließlich von Gesetzen, Verordnungen und anderen von der chinesischen Regierung veröffentlichten offiziellen politischen Dokumenten, Berichten internationaler Organisationen und anderen zuverlässigen unabhängigen Quellen, auf die ordnungsgemäß Bezug genommen wurde und die durch Zitate im Kontext des Inhalts der Dokumente untermauert wurden. Die chinesische Regierung brachte vor, das Gesetz über Bodenschätze und seine Durchführungsbestimmungen seien allgemeine Anforderungen und gäben der chinesischen Regierung lediglich Orientierungshilfen bei der Formulierung politischer Maßnahmen an die Hand, räumten der chinesischen Regierung jedoch keine unbegrenzte Verfügungsgewalt über ihre eigenen Ressourcen ein; dies steht jedoch im Widerspruch zum eigentlichen Inhalt von Artikel 3, in dem es wörtlich heißt: „Bei der Wahrnehmung der Eigentumsrechte an den Bodenschätzen wird der Staat durch den Staatsrat vertreten. Der Staatsrat ermächtigt die für Geologie und Mineralien zuständige Abteilung des Staatsrats, die Allokation von Bodenschätzen im ganzen Land einer einheitlichen Kontrolle zu unterwerfen.“ ([71]) Darüber hinaus wandte die chinesische Regierung ein, die in Erwägungsgrund 751 der vorläufigen Verordnung erwähnten Presseerklärungen des MIIT seien aus dem Kontext herausgerissen worden, da die chinesische Regierung nicht in die Preisfestsetzung eingegriffen habe, denn sie habe nur versucht, den Höchststand der globalen Lithium-Ionen-Preise durch eine Ausweitung des vorgelagerten Angebots und die Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs zu beheben. Wie die chinesische Regierung in ihrer Stellungnahme selbst eingeräumt hat, ist das Ziel, „den Lithiumsalzpreis gemeinsam auf ein vernünftiges Niveau zurückzuführen“, kein bloßes allgemeines Leitprinzip, sondern eine Preisfestsetzungsintervention, mit der die Lithiumpreise wieder auf ein „vernünftiges Niveau“ gebracht werden sollten, da das MIIT und andere Industrieverbände Berichten zufolge umfassend an der Erreichung dieses Ziels beteiligt waren. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(474) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kommission ihre Argumente falsch dargestellt habe, da sie, wie in Erwägungsgrund 473 der vorliegenden Verordnung dargelegt, nicht eingeräumt habe, dass das Ziel, „den Lithiumsalzpreis gemeinsam auf ein vernünftiges Niveau zurückzuführen“, eine Preisfestsetzung darstelle. Die chinesische Regierung erklärte, dass „die chinesische Regierung vor dem Hintergrund des Höchststands der weltweiten Lithium-Ionen-Preise zu diesem Zeitpunkt sowie der unlauteren Wettbewerbsaktivitäten wie spekulativem Einkauf, Beschaffung zum Zwecke des Hortens […] versucht [habe], das Problem durch eine Ausweitung des vorgelagerten Angebots anzugehen und unlauteren Wettbewerb zu bekämpfen, jedoch nicht in die Preisbildung eingegriffen“ habe. Darüber hinaus fügte die chinesische Regierung hinzu, dass die Kommission keine Beweise zur Untermauerung ihrer Auffassung angeführt habe, dass es „Maßnahmen zur Preisfestsetzung zur Wiederherstellung des vernünftigen Niveaus“ gegeben habe, und dass die Kommission keine sachliche oder rechtliche Grundlage zur Untermauerung ihrer Behauptung angeführt habe, dass „das MIIT und andere Industrieverbände Berichten zufolge umfassend an der Erreichung dieses Ziels beteiligt waren“ (Erwägungsgrund 473 der vorliegenden Verordnung).

([68]) Siehe aktualisiertes „Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations“, 10. April 2024, SWD(2024) 91 final (im Folgenden „China-Bericht“), Kapitel 4, Abschnitt 4.3.1, S. 92-97.

([69]) Siehe http://www.npc.gov.cn/englishnpc/constitution2019/201911/1f65146fb6104dd3a2793875d19b5b29.shtml.

([70]) Abrufbar unter: http://www.npc.gov.cn/npc/kgfb/202203/0ff47fbc69b443e3b9a99bef91adcb26.shtml.

([71]) Abrufbar unter https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.

(475) Die Kommission widersprach diesen Aussagen. Wie in Erwägungsgrund 751 der vorläufigen Verordnung dargelegt, bekräftigte das MIIT, das die dem Staatsrat unterstehende Abteilung für die Verwaltung der chinesischen Industrie- und Informationsindustrie ([72]) ist, dass „wir [die Rohstoffpreise] so bald wie möglich wieder auf ein vertretbares Niveau drücken werden", dass „das Ministerium dazu beitragen wird, die Erschließung lokaler Ressourcen in China zu beschleunigen" und dass „der stabile Betrieb des Sektors einem großen Druck ausgesetzt ist, den alle relevanten Parteien gemeinsam bewältigen müssen". ([73]) In Bezug auf die Behauptung, die Kommission habe einige ihrer Vorbringen auf keine sachliche oder rechtliche Grundlage gestützt, verwies die Kommission darauf, dass alle in der vorläufigen Verordnung verwendeten Quellen ordnungsgemäß aufgeführt wurden und dass der Nachweis der Beteiligung des MIIT und anderer Wirtschaftsverbände in den Fußnoten 310 und 311 der vorläufigen Verordnung erwähnt wird. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(476) Nach der vorläufigen Unterrichtung argumentierte der CAAM, dass Batterie- und Rohstofflieferanten nicht als „öffentliche Einrichtungen" eingestuft werden könnten und dass die Kommission den Batterielieferanten keine hohen Zölle auferlegen könne.

(477) Die Kommission stellte fest, dass entgegen dem Einwand des CAAM die eingeführten Zölle für chinesische exportierende Hersteller von BEV und nicht für ihre Batterie- und Rohstofflieferanten gelten. Darüber hinaus war die Behauptung des CAAM, dass Batterien und Rohstoffe nicht als öffentliche Körperschaften eingestuft werden könnten, allgemein gehalten und unbegründet. Daher wurde der Einwand aus den in den Erwägungsgründen 821 und 899 der vorläufigen Verordnung genannten Gründen zurückgewiesen.

(478) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CAAM vor, dass die Kommission Batterieunternehmen, Rohstoffunternehmen und entsprechende Verbände fälschlicherweise als öffentliche Einrichtungen eingestuft habe, die hoheitliche Aufgaben ausüben, und fügte hinzu, dass die Kommission fälschlicherweise zu dem Schluss gekommen sei, dass die chinesische Regierung in die Preisfestsetzung eingreife, und dass sie fälschlicherweise gefolgert habe, dass die chinesische Regierung über Parteiarbeitsorgane eine umfassende Kontrolle über Industrieverbände und Unternehmen ausübe.

(479) Die Stellungnahmen des CAAM waren allgemeiner Natur und unbegründet, weshalb die Kommission diese zurückwies.

(480) Nach der vorläufigen Unterrichtung fochten die chinesische Regierung und die Geely Group die Einstufung der Lieferanten von Vorleistungen als öffentliche Körperschaften an. Die chinesische Regierung brachte folgende Einwände vor:

1. Die Industrieverbände (China Battery Industry Association und China Industry Association of Physical and Chemical Power Sources, im Folgenden „CBIA" bzw. „CIAPS") seien keine öffentlichen Körperschaften, die von der chinesischen Regierung kontrolliert werden; hierzu führte sie die „Stellungnahme zur Umsetzung der Reform zur umfassenden Abkopplung der Industrieverbände und Handelskammern von den Verwaltungsorganen" als Quelle an, die belege, dass die chinesischen Handelsverbände unabhängig von der Regierung arbeiteten und dass die Bestimmungen über die Präsenz der Kommunistischen Partei in Industrieverbänden für die Analyse der Kontrolle durch die chinesische Regierung irrelevant seien.

2. Der CBIA und der CIAPS hätten weder die Kontrolle über ihre Mitglieder noch die Möglichkeit, die Preise zu bestimmen, zu denen die Mitgliedsunternehmen Batterien oder Lithiumeisenphosphat (LFP) verkauften, da die von den drei in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen vorgelegten Daten zeigten, dass Batterien und LFP von verschiedenen Lieferanten zu unterschiedlichen Preisen gekauft worden seien.

3. Die Mitglieder des Verbands würden weder von ihnen kontrolliert noch könnten sie die Verbände kontrollieren, und die Kommission habe nicht nachgewiesen, dass die Verbände ihren Verpflichtungen zur Kontrolle und Senkung der Preise durch Koordinierung und Regulierung nachkommen.

([72]) https://english.www.gov.cn/state_council/2014/08/23/content_281474983035940.htm.
([73]) Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry, Staatsrat der Volksrepublik China, 25. April 2022. Abrufbar unter https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.

(481) Die Geely Group brachte vor, dass die von der Kommission herangezogenen Beweise nicht belegten, dass der CBIA und der CIAPS mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet seien, und dass die Kommission zu Unrecht zu dem Schluss gekommen sei, dass alle ihre Mitglieder ebenfalls mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet seien. Darüber hinaus führte die Geely Group an, dass, da nicht alle Batterielieferanten Mitglieder von Verbänden seien, nicht davon ausgegangen werden könne, dass diese Lieferanten mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet seien. Schließlich brachte die Geely Group vor, dass das partielle staatliche Eigentum an bestimmten Batterielieferanten nicht belege, dass diese Unternehmen als öffentliche Körperschaften angesehen werden könnten.

(482) Die Kommission widersprach der Behauptung der chinesischen Regierung, dass Industrieverbände autonome Organisationen seien, die auf dem Markt frei handeln. Wie die Kommission bereits in Erwägungsgrund 779 der vorläufigen Verordnung festgestellt hat, sahen die NDRC-Stellungnahmen zwar formell eine Trennung zwischen Industrieverbänden und der Regierung vor, doch gewährleisteten sie nicht nur eine anhaltende finanzielle Abhängigkeit der Industrieverbände von den Regierungsbehörden, sondern auch die fortgesetzte vollständige Kontrolle der Kommunistischen Partei über sie durch parteiaufbauende Arbeitsorgane innerhalb der sozialen Organisationen. Die von der Kommission in den Erwägungsgründen 780 bis 785 der vorläufigen Verordnung durchgeführte Analyse bestätigte auch eine solche Präsenz der Kommunistischen Partei bei der Entscheidungsfindung und im Tagesgeschäft der Industrieverbände, wie sie in den Satzungen von CBIA und CIAPS verankert ist. Von der chinesischen Regierung oder einer anderen Partei wurden keine Informationen vorgelegt, die diesen Feststellungen widersprechen würden. Darüber hinaus haben die von der Kommission nach der vorläufigen Sachaufklärung durchgeführten Untersuchungen bestätigt, dass Industrieverbände nicht unabhängig als freie Marktteilnehmer tätig sind, sondern vollständig von der Kommunistischen Partei kontrolliert werden und von der Regierung vorgegebene Maßnahmen umsetzen. Dies zeigt sich an den jüngsten Erklärungen von Ge Honglin, dem Parteisekretär und Vorsitzenden des chinesischen Verbands der Nichteisenmetallindustrie (im Folgenden „CNMIA") ([74]), der auch einen Unterverband zu Lithium umfasst. Wie bereits in Erwägungsgrund 94 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1618 der Kommission ([75]) dargelegt, ist der CNMIA ein Industrieverband, in dem die Kommunistische Partei in operative Entscheidungen eingreift. Der CNMIA, der auch einen Unterverband für die Lithiumindustrie umfasst, war zwar kein von der Kommission im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung analysierter Branchenverband, dennoch stehen seine jüngsten Aussagen im Widerspruch zu den Behauptungen der chinesischen Regierung. In dieser „sozialen Organisation" sind — wie in mehreren Wirtschaftsverbänden — die parteiaufbauenden Organisationen in ihre Struktur eingebettet ([76]). Nach Angaben des Parteisekretärs „sind die Industrieverbände zwar soziale Organisationen, doch stehen die Anforderungen an den Parteiaufbau mit denen der zentralen und staatlichen Organe im Einklang", und der CNMIA habe „die Beschlüsse und Regelungen des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei und des Staatsrats sorgfältig umgesetzt und mit den zuständigen Abteilungen bei der Formulierung, Veröffentlichung und Auslegung industriepolitischer Strategien wie den ‚Leitlinien für die Anpassung der Industriestruktur', dem ‚Arbeitsplan zur Stabilisierung des Wachstums in der Nichteisenmetallindustrie' und den ‚Methoden zur Erhebung von Einkünften aus der Übertragung von Abbaurechten' zusammengearbeitet". Darüber hinaus unterstehen sowohl der CBIA als auch der CIAPS dem Staatsrat. Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.

(483) Was den zweiten von der chinesischen Regierung angesprochenen Punkt betrifft, so wurde der chinesische Markt, wie in Erwägungsgrund 864 der vorläufigen Verordnung dargelegt, aufgrund der von inländischen Batterielieferanten umgesetzten nationalen und sektorspezifischen Politik, insbesondere im Zusammenhang mit den Preisstrukturen, als verzerrt angesehen. Ungeachtet der Tatsache, dass bestimmte Batterie- oder LFP-Lieferanten unterschiedliche Preise in Rechnung stellen können, werden folglich alle Batteriekäufe durch die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen im Untersuchungszeitraum als von den bestehenden staatlichen Strategien und Maßnahmen zur Verfolgung der genannten politischen Ziele beeinflusst angesehen. Diese Einschätzung beruht auf der Annahme, dass alle Anbieter im Inland und unter denselben Marktbedingungen tätig sind. Der Einfluss der Verbände auf ihre Mitglieder und die Preispolitik wurden bereits in Abschnitt 3.7.2.1.1 Buchstabe b der

([74]) Siehe https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307.

([75]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1618 der Kommission vom 8. August 2023 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Wolframcarbid, Mischwolframcarbid und mit metallischem Pulver vermischtem Wolframcarbid mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 199 vom 9.8.2023, S. 48).

([76]) „Erstens betont [das Parteikomitee des Verbandes], dass die Führungsrolle der Partei im Verband nur gestärkt und nicht geschwächt werden kann, und schreibt das Festhalten an der Führungsposition der Partei und die Stärkung des Parteiaufbaus in die Satzung des Verbands, wodurch der rechtliche Status der Parteiorganisation in der Führungsstruktur des Verbands klargestellt wird; zweitens ist die Parteiorganisation in die Leitungsstruktur des Verbands eingebettet, die Führung der Partei ist in die spezifischen Schnittstellen der Verbandsführung integriert, und alle parteiaufbauenden Tätigkeiten werden konkretisiert, standardisiert und institutionalisiert; drittens lehrt und leitet [das Parteikomitee des Verbands] die Parteimitglieder, Kader und Arbeitnehmer in der tiefen Erkenntnis, dass die Führung der Kommunistischen Partei Chinas das wichtigste Merkmal des Sozialismus chinesischer Prägung und der größte Vorteil des sozialistischen Systems chinesischer Prägung ist. Wir müssen stets der Partei vertrauen, die Partei lieben und für die Partei arbeiten" (Quelle: siehe Fußnote 71).

vorläufigen Verordnung ausführlich dargelegt. Die chinesische Regierung hat außerdem keine Beweismittel zur Untermauerung ihres Einwands vorgelegt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(484) Was den dritten Punkt betrifft, so waren die von der chinesischen Regierung vorgebrachten Argumente allgemein gehalten, und die Partei legte keine Beweise für den vorgebrachten Punkt vor. Die Kommission erinnert daran, dass, wie in den Erwägungsgründen 748, 751, 792 bis 799 und 807 bis 809 der vorläufigen Verordnung dargelegt, umfangreiche Untersuchungen zu den chinesischen Industrieverbänden und ihren Mitgliedern sowie zu den bestehenden Preiskontrollmechanismen durchgeführt wurden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(485) Der Einwand der Geely Group zu hoheitlichen Befugnissen von Industrieverbänden und ihren Mitgliedern war unbegründet und wurde daher zurückgewiesen. In Bezug auf den dritten Einwand der Geely Group erinnert die Kommission daran, dass, wie in Erwägungsgrund 767 der vorläufigen Verordnung dargelegt, weder der CBIA noch der CIAPS die vollständige Liste ihrer Mitglieder veröffentlichen. Die Kommission erinnert daran, dass die chinesische Regierung, wie bereits in Erwägungsgrund 282 der vorläufigen Verordnung dargelegt, behauptete, sie habe keine Kontrolle über den CBIA, der formell nicht mit der chinesischen Regierung verbunden sei. Dies wurde durch die Feststellungen in den Erwägungsgründen 777 und 778 der vorläufigen Verordnung widerlegt, aus denen hervorgeht, dass die chinesische Regierung die vollständige Kontrolle über den CBIA ausübt. Zuallererst steht der Verband unter unmittelbarer Kontrolle des Staatsrats (Erwägungsgrund 777 der vorläufigen Verordnung), und die chinesische Regierung bleibt für die Verwaltung des Verbands und die Ernennung wichtiger Personen, die für seine Arbeit verantwortlich sind, zuständig (Erwägungsgrund 780 der vorläufigen Verordnung). Während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung forderte die Kommission eine Liste aller Mitglieder des CBIA an, deren Vorlage die chinesische Regierung ablehnte. Da weder die chinesische Regierung hierzu Informationen vorlegte noch offizielle öffentliche Daten zur vollständigen Liste der Mitglieder von CBIA und CIAPS verfügbar waren, zog die Kommission Rückschlüsse dahin gehend, dass noch mehr Batterielieferanten Mitglieder dieser Verbände sein könnten. Darüber hinaus ist die Mitgliedschaft in den Batterieverbänden eines der von der Kommission bewerteten Elemente. Die gesammelten Beweise zeigten, dass die chinesische Regierung ihren Einfluss auf den Markt für Batterien und LFP ausübt. Darüber hinaus erinnert die Kommission in Bezug auf den letzten Einwand der Geely Group zu teilweisem Staatseigentum daran, dass die Beziehung zwischen den Lieferanten von Vorleistungen und der chinesischen Regierung nur eines der von ihr analysierten Elemente (rechtliches und wirtschaftliches Umfeld in der VR China, politische Ziele der chinesischen Regierung zur Entwicklung der BEV-Industrie und Kernmerkmale und -aufgaben der Lieferanten von Vorleistungen) ist. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(486) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte CATL vor, dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass die chinesische Regierung über den normalen Einfluss der Regierung in einem Land hinaus eine Eigentümerstellung bei CATL innehabe oder eine bedeutsame Kontrolle über dieses Unternehmen ausübe, dass CATL unbestreitbar ein privates Unternehmen sei und dass die Partnerschaften von CATL mit staatseigenen Unternehmen ausschließlich kommerziellen Zwecken dienten. CATL betonte ferner, dass die Kooperationsvereinbarungen, die das Unternehmen mit Lokalregierungen abgeschlossen habe, oder die Einrichtung des Nationalen Ingenieurforschungszentrums für elektrochemische Energiespeichertechnologie keinen Einfluss der chinesischen Regierung auf CATL nahelegten. Das Unternehmen fügte hinzu, dass seine Preise für Batterien vollständig auf Marktbedingungen beruhten und keinerlei Einfluss seitens der Regierung unterlägen.

(487) CATL übermittelte auch einige Stellungnahmen zu den Industrieverbänden und argumentierte, dass die Mitgliedschaft von CATL in einem Verband für die Zwecke der BEV-Untersuchung nicht relevant sei und dass eine solche Mitgliedschaft nicht als Beleg dafür angesehen werden könne, dass das Unternehmen an die Umsetzung von Beschlüssen des Verbands gebunden sei. Das Unternehmen fügte hinzu, dass die Kommission keine Beweise dafür angeführt habe, dass CATL unter Androhung von Sanktionen zu einem bestimmten Handeln gezwungen sei.

(488) Die Einwände von CATL waren allgemein gehalten und unbegründet. Die Kommission betonte, dass die Beziehung zwischen der chinesischen Regierung und CATL in den Erwägungsgründen 786 bis 788 der vorläufigen Verordnung ausführlich behandelt wurde und dass es mehrere Dokumente der Provinzebene gibt, die die Entwicklung ausdrücklich unterstützen und zeigen, wie diese mit der Wahrnehmung nationaler Schlüsselaufgaben zusammenhängt (Erwägungsgründe 731, 732, 803 und 804 der vorläufigen Verordnung). In Bezug auf die Preisgestaltung verwies die Kommission darauf, dass diese bereits in den Erwägungsgründen 802 und 805 der vorläufigen Verordnung und Erwägungsgrund 484 der vorliegenden Verordnung behandelt wurde.

(489) Was die Behauptungen hinsichtlich der Mitgliedschaft in den Verbänden anbelangt, so betonte die Kommission, dass der Industrieverband und seine Mitglieder eingehend untersucht wurden und dass CATL keine Beweise zur Untermauerung seiner Behauptung vorgelegt hat, dass das Unternehmen nicht als „öffentliche Körperschaft" angesehen werden sollte. Darüber hinaus ist die Kommission bereits in den Erwägungsgründen 482 und 485 der vorliegenden Verordnung auf ähnliche Vorbringen eingegangen. In Bezug auf den letzten von CATL angesprochenen Punkt verwies die Kommission darauf, dass in Erwägungsgrund 834 der vorläufigen Verordnung bereits die Beweise dargelegt wurden, aus denen hervorgeht, dass sich die Mitglieder an die Weisungen des Verbands halten müssen, die darauf abzielen, das wirtschaftliche Verhalten ihrer Mitglieder zu regulieren, um der Politik der chinesischen Regierung zu entsprechen und um Sanktionen gegen diese durch den CBIA zu vermeiden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(490) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung holte die Kommission zusätzliche Informationen über LG Chem Nanjing New Energy Solutions (im Folgenden „LG Nanjing") ein, einen in ausländischem Besitz befindlichen Batteriehersteller in China, der mehrere der untersuchten ausführenden Hersteller beliefert. In Bezug auf LG Nanjing fand die Kommission zusätzliche Beweise, die ihre Feststellungen untermauern, dass die Batteriehersteller in China öffentliche Körperschaften sind, und die zeigen, dass der Bau von LG Nanjing dem Zweck diente, Batterien zu niedrigen Preisen zum Nutzen der Hersteller von BEV bereitzustellen. Das Unternehmen wurde 2015 von LG Chem, dem Geschäftsbereich für Chemikalien der LG Corp. und der Muttergesellschaft von LG Nanjing ([77]), gegründet. 2014 unterzeichnete die südkoreanische LG Chem eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung von Nanjing. Die in Nanjing ansässige Fabrik habe „verschiedenerlei Unterstützung von der Stadtverwaltung Nanjing erhalten, sodass die hergestellten Batterien Preisvorteile haben [würden]" ([78]). Darüber hinaus gründete LG Chem im Jahr 2014 ein Gemeinschaftsunternehmen mit zwei staatlichen chinesischen Partnern (Nanjing Zijin Technology Incubation Special Park Construction Development und Nanjing New Industrial Investment Group), um die erste Phase der Batteriefabrik in Nanjing zu bauen, was zeigt, dass der Staat an der Errichtung der Fabrik beteiligt war und dass die Lieferung von Batterien durch LG zu niedrigeren Preisen zugunsten der Automobilhersteller eines der ausdrücklichen Ziele dieses Unternehmens war.

(491) Nach der endgültigen Unterrichtung und auf der Grundlage einer weiteren Prüfung des tatsächlichen Marktanteils der chinesischen Einfuhren auf den Märkten der Union und der USA sowie der Auswirkungen der übergeordneten Politik der chinesischen Regierung zugunsten des Wirtschaftszweigs für BEV auf den Ausfuhrmärkten änderte die Kommission die Erwägungsgründe 813 und 814 der vorläufigen Verordnung wie folgt ab:

(492) Die BMI-Daten enthalten monatliche Bewertungen der Preise für Lithium-Ionen-Batteriezellen für den chinesischen, europäischen, asiatischen (ohne VR China) und nordamerikanischen Markt, ausgedrückt auf der Stufe ab Werk. In Bezug auf den Untersuchungszeitraum zeigt sich, dass der Ab-Werk-Preis für NMC-Zellen pro kW/h auf den Märkten in der EU, in Nordamerika oder Asien unabhängig von den spezifischen chemischen Eigenschaften von NMC mindestens 10 % und bis zu 30 % höher war als auf dem chinesischen Markt (111, 523, 622 oder 811). In Ermangelung einer öffentlich verfügbaren Einschätzung der Preise für LFP-Zellen und in Ermangelung einer Mitarbeit der chinesischen Regierung wurde davon ausgegangen, dass der Preisunterschied zwischen dem chinesischen und anderen Märkten auch für LFP-Zellen besteht. Ein solcher Vergleich sollte vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass der Marktanteil der chinesischen Batteriehersteller in der Union im Jahr 2023 fast 40 % betrug ([79]). Die Kommission konnte keine hinreichend genauen Daten zum Marktanteil chinesischer Batteriehersteller in Nordamerika finden. Aus den US-Zolldaten ([80]) geht jedoch hervor, dass allein die Vereinigten Staaten im Jahr 2023 Lithium-Ionen-Batterien im Wert von 13,1 Mrd. USD direkt aus China eingeführt haben, was 70 % aller US-Einfuhren von Lithium-Ionen-Batterien im Jahr 2023 entspricht. Darüber hinaus sind die Europäische Union und Nordamerika die beiden wichtigsten Bestimmungsländer für chinesische Ausfuhren von Lithium-Ionen-Batterien. Angesichts der vorstehenden Beweise konnte die Kommission nicht ausschließen, dass chinesische Batteriehersteller auch einen erheblichen Prozentsatz des nordamerikanischen Marktanteils ausmachen könnten. Dies wird auch durch BMI-Daten bestätigt, aus denen hervorgeht, dass die Unions- und auch die nordamerikanischen Märkte im Untersuchungszeitraum von Einfuhren abhängig waren, da die Inlandslieferungen nur 26 % bzw. 34 % der Nachfrage abdeckten. Parallel verfügte die VR China über ein ausreichendes Batterieüberangebot, um diese Lücke zu schließen. In Ermangelung gegenteiliger Anhaltspunkte vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Batterieeinfuhren aus der VR China diese Lücke schließen konnten und einen Marktanteil von bis zu 70 % auf diesen beiden Märkten hatten. Dieser Preisvergleich zeigt, dass die Preise auf nichtchinesischen Märkten systematisch höher sind; die Kommission berücksichtigte zudem, dass diese Analyse als konservativ einzuschätzen ist, da es sich um Preisnotierungen auf der Stufe ab Werk

([77]) https://www.lgchem.com/upload/file/introduce/2020_IntroductionofLGChem_ENG%5B7%5D.pdf.

([78]) Siehe https://www.chinanews.com.cn/auto/2014/07-04/6350650.shtml.

([79]) https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=204581; https://jw.ijiwei.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.

([80]) 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.

handelt, sodass die Transportkosten von der VR China auf diese Märkte nicht in Betracht gezogen wurden. Unter Berücksichtigung der Transportkosten und des Marktanteils der chinesischen Batteriehersteller auf diesen Märkten wäre der Preisunterschied noch höher.

(493) In Bezug auf CATL analysierte die Kommission mangels genauerer Daten dessen Jahresbericht für den Zeitraum 2021-2022. Dort zeigte sich ein Rückgang der Rentabilität auf dem chinesischen Inlandsmarkt, der durch höhere Gewinne bei den Ausfuhren wettgemacht wurde. Während das Unternehmen im Dezember 2021 hohe Bruttogewinnspannen sowohl auf dem inländischen als auch auf dem ausländischen Markt für Batterien meldete, änderte sich dieser Trend im Juni 2022, als das Unternehmen seine Rentabilität auf dem chinesischen Inlandsmarkt einbüßte, seine Gewinnspanne bei den Ausfuhren jedoch erhöhte. Da CATL entweder aufgrund der mangelnden Mitarbeit der chinesischen Regierung oder der eigenen Weigerung, einen Fragebogen in seiner Eigenschaft als verbundener Lieferant von Batterien für zwei in die Stichprobe einbezogene Gruppen zu übermitteln, nicht mitarbeitete, stützte sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen und zog den Schluss, dass der Rückgang der Rentabilität auf dem chinesischen Inlandsmarkt für Batterien auf die Politik der Regierung zurückzuführen ist, die darauf abzielt, BEV-Herstellern auf dem Inlandsmarkt Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen. Im Gegensatz dazu war CATL auf den Ausfuhrmärkten in der Lage, höhere Preise in Rechnung zu stellen und höhere Gewinne zu erzielen, während das Unternehmen weiterhin von der von der chinesischen Regierung erhaltenen Unterstützung profitierte. Der Unterschied in der Rentabilität auf den Inlands- und Ausfuhrmärkten zeigt deutlich, dass CATL nicht in der Lage war, seine Gewinne in China zu maximieren und rationale Geschäftsentscheidungen als normaler Marktteilnehmer in einer offenen Marktwirtschaft zu treffen. Stattdessen wurde CATL durch die Politik der chinesischen Regierung gezwungen, Batterien zu günstigeren Preisen an die inländische BEV-Industrie zu liefern. Diese Praxis wird auch durch die Bestimmungen der Satzung von CATL und seines Systems für die Verwaltung von Geschäften mit verbundenen Parteien bestätigt, wonach die Preise für jede Art von Geschäften mit verbundenen Unternehmen vom Staat festgelegt werden, wie in Erwägungsgrund 801 der vorläufigen Verordnung erläutert.

(494) Somit änderte die Kommission im Vergleich zu den Erwägungsgründen 813 und 814 der vorläufigen Verordnung den Prozentsatz des Anteils chinesischer Batteriehersteller an den Märkten der Union und Nordamerikas und konzentrierte sich hauptsächlich auf die Analyse des Unionsmarktes (Erwägungsgrund 492 der vorliegenden Verordnung) und die Analyse der Rentabilität von CATL auf den Inlands- und Ausfuhrmärkten (Erwägungsgrund 493 der vorliegenden Verordnung).

(495) Da keine weiteren Stellungnahmen vorlagen und angesichts der zusätzlichen Feststellungen der Kommission wurden die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 702 bis 821 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

b) Batterielieferanten, die als von der chinesischen Regierung betraute oder angewiesene private Einrichtungen auftreten

(496) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung fochten die chinesische Regierung und die Geely Group die Feststellung an, dass die Lieferanten von Batterien und LFP von der chinesischen Regierung betraut oder angewiesen worden seien. Insbesondere brachte die chinesische Regierung Folgendes vor:

1. Die Kommission habe keine Beweise dafür vorgelegt, dass die chinesische Regierung in die laufenden Geschäfte der Unternehmen oder in die Preisgestaltung ihrer Waren eingreift, und die Tatsache, dass sich die Entwicklung der Inlandspreise von den Ausfuhrpreisen oder internationalen Preisen unterscheidet, sei für die Schlussfolgerung, dass die Preise von der chinesischen Regierung festgesetzt werden, nicht entscheidend;

2. Die Kommission habe Artikel 46 der Satzung von CATL falsch ausgelegt, und der Kommission sei ein Übersetzungsfehler unterlaufen. Die chinesische Regierung brachte vor, dass in dieser Bestimmung die Regeln für die Berücksichtigung verbundener Geschäftsvorgänge festgelegt seien, die fünf verschiedene Szenarien für die Ausnahme von der Überprüfung umfassten: Transaktionen in bestimmten begrenzten Sektoren, Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen und Auktionen, Transaktionen, bei denen das Unternehmen einseitig einen Vorteil erlangt, Bereitstellung von Mitteln durch eine mit dem Unternehmen verbundene Partei zu einem Zinssatz, der nicht höher ist als der von der PBOC festgelegte Zinssatz, oder wenn das Unternehmen seiner eigenen Geschäftsleitung Waren und Dienstleistungen zu denselben Bedingungen anbietet, wie sie nicht verbundenen Parteien angeboten werden. Zweitens brachte die chinesische Regierung vor, dass die Übersetzung der Bestimmungen des Artikels 46 „wenn die Preisgestaltung von Geschäftsvorgängen mit verbundenen Parteien vom Staat festgelegt wird“ hätte lauten müssen.

(497) Die Geely Group brachte vor, dass a) die Mitgliedschaft in den Verbänden nicht ausreichend sei um nachzuweisen, dass Batterielieferanten von der chinesischen Regierung betraut oder angewiesen würden, b) es keine Beweise dafür gebe, dass Batterielieferanten, die sich in ausländischem Eigentum befinden und/oder nicht Mitglieder des CBIA oder des CIAPS oder im Staatsbesitz sind, von der Regierung damit betraut oder dazu angewiesen würden, Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt zur Verfügung zu stellen, c) die von der Kommission zur Betrauung und Anweisung herangezogenen Beweise nicht die Feststellung stützen würden, dass die chinesische Regierung den CBIA und den CIAPS oder deren Mitglieder mit der Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt betraut oder sie dazu angewiesen habe.

(498) Zunächst erinnerte die Kommission daran, dass ihre Feststellungen nach Artikel 28 der Grundverordnung auf den verfügbaren Informationen beruhten, da sich die chinesische Regierung weigerte, die erforderlichen Informationen vorzulegen und Gespräche über diese Frage aufzunehmen.

(499) In Bezug auf das erste Vorbringen der chinesischen Regierung erinnerte die Kommission im Wesentlichen an die Feststellungen in Abschnitt 3.7.2.1.1 der vorläufigen Verordnung und wies darauf hin, dass die Kommission unter Nummer 1 (Erwägungsgründe 760 bis 789 der vorläufigen Verordnung), die die Verbindungen zwischen den Lieferanten von Vorleistungen und der chinesischen Regierung betrifft, eine allgegenwärtige Präsenz der chinesischen Regierung im Tagesgeschäft sowohl in Industrieverbänden als auch in privaten Unternehmen festgestellt hat. Was die Preisgestaltung betrifft, so unterscheiden sich die Inlandspreise nicht nur von den Ausfuhrpreisen oder internationalen Preisen, sondern waren aufgrund der von der chinesischen Regierung in China ergriffenen, auf Wirtschaftszweige bezogenen Politik durchweg niedriger als die Ausfuhrpreise (siehe Erwägungsgründe 816 und 920 der vorläufigen Verordnung für die Feststellungen zu den Unterschieden zwischen chinesischen Inlands- und Ausfuhrpreisen). Der Unterschied zwischen den chinesischen Inlandspreisen und den Weltmarktpreisen ohne China wird in den Erwägungsgründen 858 bis 860 der vorläufigen Verordnung dargelegt.

(500) Was die Übersetzung von Artikel 46 der Satzung von CATL angeht, so ändert sich, selbst wenn im Satz „die Preisgestaltung von Geschäftsvorgängen mit verbundenen Parteien vom Staat festgelegt wird“ das Wort „wenn“ vorangestellt wird, nichts am Inhalt der Feststellungen der Kommission. Denn der Text enthält unmissverständlich Bestimmungen, wonach es sicherlich Fälle gibt, in denen die Preisgestaltung von Geschäftsvorgängen mit verbundenen Parteien vom Staat festgelegt wird. Darüber hinaus hat die chinesische Regierung den Wortlaut von Artikel 22 des Systems für die Verwaltung von Geschäften mit verbundenen Parteien von CATL, der eine ähnliche Bestimmung enthält, nicht bestritten. Außerdem behauptete die chinesische Regierung, dass sich diese Preisfestsetzung auf fünf verschiedene Szenarien beziehe, aber es wurden keine Beweise zur Untermauerung dieser Aussage vorgelegt. In jedem Fall beruhen die Feststellungen auf den verfügbaren Informationen, da die chinesische Regierung die Mitarbeit verweigerte, und eine Stellungnahme zu einem bestimmten Übersetzungselement, die aus dem Kontext der übrigen von der Kommission herangezogenen Elemente und Beweise genommen wurde, kann die Feststellungen zu diesem Punkt nicht entkräften. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(501) Die Einwände der Geely Group waren allgemein gehalten und unbegründet. Die Kommission erinnert daran, dass umfangreiche Untersuchungen zum Industrieverband und seinen Mitgliedern durchgeführt wurden und dass die Geely Group keine Beweise zur Untermauerung ihrer Behauptung vorgelegt hat, dass Batteriehersteller nicht von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen werden. Darüber hinaus hebt die Kommission hervor, dass der CBIA und der CIAPS die vollständige Mitgliederliste nicht veröffentlicht haben (Erwägungsgrund 767 der vorläufigen Verordnung), weshalb, wie bereits in Erwägungsgrund 485 der vorliegenden Verordnung dargelegt, noch mehr Batterielieferanten diesem Verband angehören könnten. Darüber hinaus schließt die Tatsache, dass es sich um ein in ausländischem Eigentum stehendes Unternehmen handelt, nicht aus, dass es eine öffentliche Körperschaft ist (sofern es mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattet ist) oder andernfalls von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen wird. Wie in Erwägungsgrund 485 der vorliegenden Verordnung dargelegt, zeigten auch Batteriehersteller in ausländischem Eigentum dasselbe Verhalten wie Batteriehersteller in chinesischem Eigentum. Auf dieser Grundlage wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(502) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass sie mit der Analyse der Kommission in den Erwägungsgründen 499 bis 501 nicht einverstanden sei, und verwies darauf, dass a) die Kommission keine Beweise für die allgegenwärtige Präsenz der chinesischen Regierung im Tagesgeschäft der Lieferanten von Vorleistungen vorgelegt habe, b) die Tatsache, dass die Inlandspreise der Lieferanten von Vorleistungen niedriger sind als die Ausfuhrpreise, das Ergebnis eines vollständigen Wettbewerbs auf dem chinesischen Markt sei, der eine höhere Nachfrage nach diesen Vorleistungen aufweist, und c) in der Übersetzung von Artikel 46 der Satzung von CATL und Artikel 22 des Systems für die Verwaltung von Geschäften mit verbundenen Parteien von CATL das Wort „wenn“ für das richtige Verständnis des Inhalts dieser Bestimmung von wesentlicher Bedeutung sei. In diesem Zusammenhang brachte die chinesische Regierung vor, dass die Wendung „vom Staat festgelegt“ im Sinne einer hypothetischen Situation zu verstehen sei, und nicht als Hinweis darauf,

dass es eine staatliche Preisgestaltung gebe, und legte als Beweis dafür das Preisgesetz der Volksrepublik China ([81]) und den Zentralen Preiskatalog ([82]) vor, um hervorzuheben, dass Batterien nicht in deren Anwendungsbereich fallen. CATL nahm dazu Stellung und erklärte, dass in Artikel 46 seiner Satzung und in Artikel 22 seines Systems für die Verwaltung von Geschäften mit verbundenen Parteien die Umstände vorgegeben würden, unter denen bei Geschäften mit verbundenen Parteien keine Genehmigung durch die Gesellschafterversammlung erforderlich sei, und dass die Tatsache, dass die Gesellschafterversammlung die Preisfestsetzung für Geschäfte mit verbundenen Parteien nicht genehmigen müsse, wenn diese auf einem staatlich festgelegten Preis beruhten, nicht bedeute, dass Letzteres tatsächlich vorkomme, geschweige denn in einer für die BEV-Untersuchung relevanten Weise. Das Unternehmen fügte hinzu, dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass tatsächlich eine staatlich gesteuerte Preisfestsetzung stattgefunden habe.

(503) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. In Bezug auf das erste und das zweite Vorbringen waren beide Stellungnahmen allgemeiner Natur und unbegründet, und die Kommission betonte, dass diese Stellungnahmen bereits in Erwägungsgrund 499 der vorliegenden Verordnung und in Erwägungsgrund 751 der vorläufigen Verordnung behandelt wurden. In Bezug auf den dritten Punkt zur Satzung von CATL analysierte die Kommission die von der chinesischen Regierung vorgelegten Beweise. Der von der chinesischen Regierung vorgelegte Zentrale Preiskatalog enthält zwar keine ausdrücklichen Bestimmungen über Batterien, dies ändert jedoch nichts an dem von der Kommission zusammengetragenen Beweismaterial. In erster Linie gäbe es keinen Grund, warum eine solche Regelung erforderlich wäre, wenn es in diesem Wirtschaftszweig und/oder in diesem Sektor keine staatlich festgesetzten Preise und/oder keinen staatlichen Einfluss auf die Preisbildung gäbe. Zweitens wurden staatliche Eingriffe in die Preisfestsetzung bereits in Abschnitt 3.7.2.1.1 Buchstabe b der vorläufigen Verordnung ausführlich behandelt. Drittens ergeben sich Beweise für einen Einfluss der Regierung auf die Preisbildung nicht nur aus einer Vielzahl von in der vorläufigen Verordnung dargelegten Beweisen, sondern auch aus anderen Quellen wie den Umsetzungsleitlinien zur Beschleunigung der hochwertigen Entwicklung der Wirtschaftszweige für Lithiumbatterien, neuartige Antriebstechnik und neue Werkstoffe ([83]) der NDRC der Provinz Fujian, wo CATL seinen Hauptsitz hat und in denen vorgesehen ist, dass die zuständigen Abteilungen und die ihnen angeschlossenen Einrichtungen der Regierung „eine kontinuierliche Senkung der Produktkosten [von Lithiumbatterien, neuartiger Antriebstechnik und neuen Werkstoffen] erzielen“. Die Kommission erinnerte daran, dass dies zwar einen zusätzlichen Beleg für Kostenkontrollen darstellte, in Erwägungsgrund 751 der vorläufigen Verordnung jedoch bereits die staatliche Kontrolle der Preise für Batterierohstoffe behandelt wird. Daher wies die Kommission diese Vorbringen zurück.

(504) Die vorherigen Stellungnahmen der chinesischen Regierung zu öffentlichen Körperschaften, die in Erwägungsgrund 474 der vorliegenden Verordnung dargelegt sind, und die in Erwägungsgrund 502 der vorliegenden Verordnung enthaltenen Stellungnahmen sowie die Gegenargumente dazu gelten auch für LFP-Lieferanten, die als private Einrichtungen auftreten, die von der chinesischen Regierung betraut oder angewiesen werden.

(505) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 822 bis 840 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

3.7.2.1.2. Vorteil, Spezifität und Berechnung der Höhe der Subvention

a) Vorteil

(506) Da keine Stellungnahmen zum Vorteil eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 841 bis 855 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

b) Spezifität

(507) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachte die Geely Group vor, dass die Bereitstellung von Batterien nicht spezifisch für BEV-Hersteller sei, und argumentierte, dass es keine Beschränkung gebe, an wen die Batterien verkauft werden könnten, da sie weiterhin für den Kauf in allen Wirtschaftszweigen und Märkten zur Verfügung stünden, und dass die Kommission nicht geprüft habe, ob die Subventionsregelung auf objektiven Kriterien oder Bedingungen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruhe. Schließlich brachte die Geely Group vor, dass die Herstellung von Batterien nicht ausschließlich oder in erster Linie auf den Wirtschaftszweig der Hersteller von Fahrzeugen mit neuartiger Antriebstechnik (im Folgenden „NEV“) und batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV) ausgerichtet sei.

([81]) https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f101c6d0719374af97b2.html.
([82]) Eine englische Übersetzung ist abrufbar unter https://www.industry.gov.au/sites/default/files/adc/public-record/exhibit_d8.2_-_central_government_pricing_catalogue_-_2020.pdf.
([83]) https://fgw-fujian-gov-cn.translate.goog/zfxxgkzl/zfxxgkml/bwgfxwj/202212/t20221215_6079792.htm?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.

(508) Die Kommission erinnerte zunächst daran, dass die Maßnahmen der chinesischen Regierung nur bestimmten Wirtschaftszweigen, darunter dem inländischen BEV-Wirtschaftszweig, zugutekamen. Obwohl die Verzerrungen bei Batterien auch anderen Produkten als batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen zugutekommen, ist der Vorteil ausdrücklich begrenzt, da er nur bestimmten Wirtschaftszweigen in China, d. h. nur jenen in der Batteriewertschöpfungskette, zur Verfügung steht. Die Maßnahmen sind daher nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung spezifisch. Darüber hinaus legte die Geely Group weder Informationen noch Beweise dafür vor, dass die Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung und des Artikels 2.1 Buchstabe a des Subventionsübereinkommens im vorliegenden Fall erfüllt werden. Da die Maßnahmen der chinesischen Regierung die Anforderungen des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung erfüllten, wurden die Einwände zurückgewiesen.

(509) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Geely Group vor, dass die Analyse der Kommission widersprüchlich sei und diese keine ausreichenden Beweise vorgelegt habe, da die Kommission a) keinen Zugang zu den vollständigen Informationen über die Mitgliedschaft von Unternehmen im CBIA und im CIAPS gehabt habe und b) bei der Feststellung der rechtlichen Spezifität keine begründete und angemessene Erläuterung ihrer Feststellungen vorgelegt habe, und dass die Kommission in ihren Schlussfolgerungen ausdrücklich anerkannt habe, dass die Verzerrungen des Batterieangebots auch den BEV-Herstellern zugutekämen, und nicht bestritten habe, dass die Batterien weiterhin in verschiedenen Industriezweigen und auf verschiedenen Märkten zum Kauf zur Verfügung ständen. Aus den genannten Gründen macht die Geely Group geltend, dass die Kommission nicht ordnungsgemäß hätte feststellen können, dass die Bereitstellung von Batterien rechtlich spezifisch ist, und dass keine Beweise dafür vorlägen, dass die Bewilligungsbehörde oder die Rechtsvorschriften, nach denen die Bewilligungsbehörde tätig ist, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich einschränken, wie dies von der Kommission nahegelegt werde.

(510) In Bezug auf das erste Vorbringen der Geely Group wies die Kommission darauf hin, dass sie, wie sie in Erwägungsgrund 485 der vorliegenden Verordnung eingeräumt, während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung eine Liste aller Mitglieder des CBIA angefordert hatte, deren Vorlage die chinesische Regierung jedoch ablehnte. Da weder die chinesische Regierung hierzu Informationen vorlegte noch offizielle öffentliche Daten zur vollständigen Liste der Mitglieder von CBIA und CIAPS verfügbar waren, zog die Kommission Rückschlüsse dahin gehend, dass noch mehr Batterielieferanten Mitglieder dieser Verbände sein könnten. Darüber hinaus nahm die Kommission eine detaillierte Analyse der Zugehörigkeit von Unternehmen zu den Industrieverbänden vor, obwohl die chinesische Regierung nicht an dieser mitwirkte und die Industrieverbände keine Transparenz herstellten; wie in Erwägungsgrund 767 der vorläufigen Verordnung erklärt, konnte die Kommission die Zugehörigkeit von Unternehmen zum CBIA, zum CIAPS und zu anderen Industrieverbänden anhand von deren Jahresberichten und anderen im Internet verfügbaren Informationen wie den Listen der Mitglieder ihrer Exekutivorgane feststellen. In Bezug auf das zweite Vorbringen der Geely Group ist die Kommission bereits in Erwägungsgrund 508 der vorliegenden Verordnung auf das betreffende Vorbringen eingegangen. Beide Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(511) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 856 und 857 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

c) Berechnung der Höhe der Subvention

(512) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass der Vergleichswert chinesische Marktpreise nicht ausschließen sollte, und zwar aus folgenden Gründen:

— Die Bedingungen für das Zugrundelegen externer Vergleichswerte nach Artikel 14 Buchstabe d des Subventionsübereinkommens seien in diesem Fall nicht anwendbar. Die chinesische Regierung erinnerte daran, dass im Bericht des WTO-Rechtsmittelgremiums über *USA — Softwood Lumber IV* ([84]) festgestellt worden sei, dass die spezifischen Fakten darüber, ob die privaten Preise durch die marktbeherrschende Stellung der Regierung als Lieferant bestimmter Rohstoffe verzerrt worden seien (beherrschende Rolle), von Fall zu Fall unter Berücksichtigung der spezifischen Tatsachen jeder Untersuchung ermittelt werden müssten. Darüber hinaus führte die chinesische Regierung an, das WTO-Rechtsmittelgremium habe entschieden, dass Beweise für direkte Auswirkungen einer staatlichen Intervention auf die Preise vorliegen müssten, andernfalls sei eine detailliertere Analyse der Art und Weise erforderlich, wie die Regierung in die Preise eingegriffen habe (Bericht des WTO-Rechtsmittelgremiums — *US Countervailing Measures (China)(Artikel 21.5 — China)*, WT/DS437/AB/RW, Rn. 5.159).

([84]) Bericht des WTO-Rechtsmittelgremiums, „United States — Final Countervailing Duty Determination with Respect to Certain Softwood Lumber from Canada“, WT/DS257/AB/R, Rn. 102.

— Nickel-Mangan-Kobaltoxid- (NMC) und LFP-Batterien wiesen unterschiedliche materielle Eigenschaften auf und seien nicht vergleichbar, und der Preis von NMC-Batterien könne nicht als Referenzpreis für LFP verwendet werden. Die chinesische Regierung fügte hinzu, dass sich die Einkaufsmenge und -bedingungen aufgrund der Größe des chinesischen Batteriemarkts erheblich von den auf Auslandsgeschäften beruhenden BMI-Vergleichsdaten unterscheiden könnten, und dass die Kommission eine Berücksichtigung dieses Faktors nicht nachgewiesen habe. Darüber hinaus spiegele, so die chinesische Regierung, die Verwendung preisgewichteter Durchschnittsvergleiche verschiedener chemischer Elemente durch die Kommission zur Berechnung eines Vergleichspreises für Batterien möglicherweise nicht den tatsächlichen Preis auf einem Wettbewerbsmarkt wider.

(513) In Bezug auf den Einwand der chinesischen Regierung und von Geely, deren Stellungnahmen in Erwägungsgrund 515 zusammengefasst sind, dass sich der verwendete Vergleichswert auf die vorherrschenden Marktbedingungen für die betreffenden Waren im Land der Bereitstellung beziehen sollte, stellte die Kommission fest, dass sie bei ihrer Prüfung im Hinblick auf das Vorliegen einer öffentlichen Körperschaft sowie im Hinblick auf das Vorliegen von Betrauung und Anweisung die einschlägigen Strategien für die Wirtschaftszweige, insbesondere in Bezug auf die Preise, in Abschnitt 3.7.2.1.1 der vorläufigen Verordnung und insbesondere unter Nummer 3 Buchstabe b berücksichtigt hat. Darüber hinaus werden weitere Untersuchungen zur Untermauerung der Beweise für eine staatliche Preiskontrolle in den Erwägungsgründen 541 und 542 der vorliegenden Verordnung behandelt. Angesichts der Feststellungen in Abschnitt 3.7.2.1 und in den Erwägungsgründen 846 und 918 der vorläufigen Verordnung stellte die Kommission fest, dass die in China geltenden Strategien für die Wirtschaftszweige die Preise für Batterien auf dem gesamten Inlandsmarkt verzerren. Infolgedessen stellte die Kommission fest, dass die in China vorherrschenden Bedingungen auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten, Preise und anderen in diesem Land verfügbaren Faktoren nicht um einen angemessenen Betrag berichtigt werden konnten, der den normalen Marktbedingungen entspricht. Daher musste die Kommission gemäß Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung auf die Referenzpreise auf dem Weltmarkt zurückgreifen.

(514) Darüber hinaus wurde entgegen der Behauptung der chinesischen Regierung in ihrem zweiten Punkt der Preis für NMC-Batterien nicht für den LFP-Batteriepreis herangezogen. Wie in den Erwägungsgründen 847 und 859 der vorläufigen Verordnung erläutert, ermöglichten die BMI-Daten die Berechnung von Vergleichswerten für den Untersuchungszeitraum je nach chemischer Zusammensetzung, d. h. LFP und NMC. Darüber hinaus wurde, wie in demselben Erwägungsgrund festgestellt, hinsichtlich der chemischen Zusammensetzung auch das Gewicht der verschiedenen chemischen Bestandteile von NMC-Batterien (111, 523, 622, 811) berücksichtigt. Zweitens wurden, wie in den Erwägungsgründen 843 bis 855 der vorläufigen Verordnung erläutert, die chinesischen Inlandspreise von der Kommission nach Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung als verzerrt angesehen. In jedem Fall stammen die bei BMI angegebenen chinesischen Durchschnittspreise von den chinesischen Marktteilnehmern. Aus diesem Grund wurden, wie in Erwägungsgrund 859 der vorläufigen Verordnung erläutert, die chinesischen Durchschnittspreise aus dem BMI-Vergleichspreis ausgeklammert. Folglich spiegelte der verwendete BMI-Vergleichswert die weltweiten Durchschnittspreise pro kW/h der Zellen für LFP bzw. NMC wider. Würde sich die Kommission auf Vergleichswerte stützen, einschließlich (auch) chinesischer Preise, die von den Verzerrungen aufgrund der Intervention der chinesischen Regierung betroffen sind, wären diese Vergleichswerte per definitionem nicht zur Berechnung des Vorteils geeignet. Schließlich legte die chinesische Regierung keine Beweise dafür vor, wie sich die Menge und die Bedingungen des Erwerbs von Batterien in China von den bei BMI ausgewiesenen unterscheiden könnten. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(515) Die Geely Group brachte Folgendes vor:

— Der Erwerb von Batterien von Lieferanten, die nicht in staatlichem Eigentum stehen oder Mitglieder einschlägiger Industrieverbände sind, sollte von der Berechnung des Vorteils ausgenommen werden.

— Die Kommission habe auf einen Vergleichswert für Drittländer zurückgegriffen, ohne die Anforderung zu berücksichtigen, dass sich der verwendete Vergleichswert auf die vorherrschenden Marktbedingungen für die betreffenden Waren im Land der Bereitstellung beziehen muss.

— Die Anpassungen, die die Kommission an den Preisen vorgenommen habe, die die Geely Group an angeblich verbundene Lieferanten gezahlt habe, seien nicht gerechtfertigt und die Geely Group argumentierte, dass CATL und Jiangsu Contemporary Amperex nicht als verbundene Lieferanten betrachtet werden sollten. Die Anpassungen der Kommission trügen den besonderen Merkmalen der erworbenen Batterien nicht angemessen Rechnung und ersetzten fälschlicherweise Preise von verbundenen Lieferanten durch Preise unabhängiger Lieferanten. Darüber hinaus sei das Zugrundelegen eines durchschnittlichen Vergleichspreises für alle Batterietypen durch die Kommission und ihre Berechnung des Vorteils für alle Batteriekäufe im Untersuchungszeitraum unangemessen, da einige Batterien nicht für die Herstellung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen für den Export in die EU verwendet worden seien.

(516) In Bezug auf die anderen von Geely vorgebrachten Argumente wies die Kommission auf Folgendes hin:

— Wie in Erwägungsgrund 864 der vorläufigen Verordnung und in den Erwägungsgründen 513 bis 514 dargelegt, wurde der chinesische Markt aufgrund der nationalen und für die Wirtschaftszweige spezifischen Strategien und der damit zusammenhängenden Maßnahmen inländischer Batterielieferanten, insbesondere im Zusammenhang mit den Preisstrukturen, als verzerrt angesehen. Zu diesen Maßnahmen, die bereits in der vorläufigen Verordnung aufgeführt und erläutert wurden, gehören: Investitionsförderung durch die Regierung (Erwägungsgrund 719), steuerliche Anreize (Erwägungsgrund 722), Ausrichtungsfonds (Erwägungsgrund 721), Entwicklungs- und Verkaufsziele (Erwägungsgrund 725), Kapitalzuführungen, Vergütungen, Versicherungsentschädigungen, staatliche Unterstützung für die Nutzung von Land, Strom und Gas (Erwägungsgrund 726), Sonderfonds für Investitionen, Kreditunterstützung (Erwägungsgrund 730), Finanzgarantien, Konsortialkredite (Erwägungsgrund 734). Darüber hinaus fand die Kommission mehrere Beispiele für Maßnahmen der chinesischen Regierung zur Preisgestaltung für Batterien und zur Kostensenkung für die BEV-Industrie, die im NEV-Plan 2012-2020 (Erwägungsgrund 745), im Aktionsplan für Batterien von 2017 (Erwägungsgründe 746 und 747) und in der Bekanntmachung über die Batterieindustrie (Erwägungsgrund 749) sowie in offiziellen Presseerklärungen (Erwägungsgrund 751) enthalten sind. Ungeachtet der Tatsache, dass bestimmte Batterielieferanten möglicherweise nicht unmittelbar mit anerkannten staatlichen Verbänden oder Einrichtungen verbunden sind, gelten folglich alle Batteriekäufe durch die Geely Group im Untersuchungszeitraum als betroffen. Diese Einschätzung beruht auf der Annahme, dass sich alle Anbieter, die im Inland tätig sind, unabhängig davon, ob sie sich in öffentlichem oder privatem Besitz befinden, an der Politik und den Preisen, die die Regierung vorgibt, ausrichten und dass sie somit gleichermaßen von denselben verzerrten Marktbedingungen betroffen sind. Schließlich erinnert die Kommission daran, dass, wie in Erwägungsgrund 767 der vorläufigen Verordnung erläutert, sowohl der CBIA als auch der CIAPS die vollständige Liste der Mitglieder nicht veröffentlichen. Da keine vollständigen Informationen über die Mitgliedschaft in einem der beiden Verbände vorliegen, kann die Kommission nicht mit Sicherheit feststellen, dass ein Unternehmen kein Mitglied ist.

— Wie in Erwägungsgrund 845 der vorläufigen Verordnung dargelegt, fehlte es der Kommission aufgrund der teilweise mangelnden Bereitschaft der chinesischen Regierung zur Mitarbeit an wesentlichen Informationen über die Marktlage der Batterielieferanten in China und über mögliche Anpassungen, die vorgenommen werden mussten, während die bei den mitarbeitenden ausführenden Herstellern in der Stichprobe eingeholten und überprüften Informationen spezifisch auf die Mengen, kW/h und die chemische Zusammensetzung der Batterien (NMC oder LFP) bezogen waren, die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern im Untersuchungszeitraum für die Herstellung von BEV verwendet wurden. Wie in Erwägungsgrund 847 der vorläufigen Verordnung und in den Erwägungsgründen 513 und 514 dargelegt, ermöglichten die BMI-Daten die Berechnung von Vergleichswerten für den Untersuchungszeitraum nach chemischer Zusammensetzung, d. h. LFP und NMC. Darüber hinaus wurde hinsichtlich der chemischen Zusammensetzung auch das Gewicht der verschiedenen chemischen Bestandteile von NMC-Batterien (111, 523, 622, 811) auf der Grundlage der entsprechenden Nachfrage im Elektrofahrzeugsektor berücksichtigt. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass die BMI-Vergleichspreise die Preisunterschiede bei den verschiedenen Batterietypen, die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern speziell gekauft wurden, angemessen widerspiegelten. Darüber hinaus belegte die Partei nicht, und legte erst recht keine Beweise für irgendeinen Aspekt vor, in dem die BMI-Daten mit den Batteriekäufen der in die Stichprobe einbezogenen Ausführer kollidieren könnten.

(517) Was die Einwände zu den Anpassungen betrifft, so analysierte die Kommission erstens, wie in den Erwägungsgründen 858 und 859 der vorläufigen Verordnung und der spezifischen Unterrichtung der Geely Group dargelegt, die vorliegenden Informationen zum Verrechnungspreis, um festzustellen, ob die Batteriekaufgeschäfte als marktüblich angesehen werden konnten. Die vorliegenden Informationen, d. h. Preisvereinbarungen und Verträge der Geely Group, enthielten jedoch keine diesbezüglichen Informationen, aus denen sich die Preise hätten ergeben können, die die verbundenen Lieferanten der Geely Group und anderen unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellten. Somit war die Kommission weder in der Lage, festzustellen, dass die an verbundene Lieferanten gezahlten Preise marktüblich waren, noch solche Preise zu verwenden. Infolgedessen ersetzte die Kommission diese Preise für verbundene Unternehmen durch den Preis pro kW/h, der unabhängigen Lieferanten für einen ähnlichen Batterietyp gezahlt wurde. Obwohl die Geely Group behauptete, sie habe ein Vertragsbeispiel für den Kauf von Batterien zwischen verbundenen Geely-Unternehmen vorgelegt, in dem der Marktpreis für Rohstoffe zugrunde gelegt wurde, zeigte dieser Vertrag weder, dass die zwischen diesen verbundenen Unternehmen für den Erwerb von Batterien gezahlten Preise marktüblich waren, noch enthielt er unabhängige Bewertungen dieser Marktpreise.

(518) Zweitens wurden in Bezug auf die Käufe der Geely Group vom verbundenem Lieferanten CATL angesichts des Bestehens von Gemeinschaftsunternehmen zwischen der Geely Group und CATL diese beiden Unternehmen im Rahmen dieses Verfahrens als verbunden angesehen, sodass die von Geely von diesem Lieferanten getätigten Käufe als Geschäfte zwischen verbundenen Parteien betrachtet wurden.

(519) Drittens ist die Behauptung, die Kommission habe lediglich die Preise der verbundenen Lieferanten durch den Preis pro Kilowattstunde (kW/h) ersetzt, der unabhängigen Lieferanten gezahlt worden sei, unzutreffend. Wie in Erwägungsgrund 859 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurden die Preise zwischen verbundenen Parteien innerhalb der Geely Group durch den Preis ersetzt, der pro kW/h für vergleichbare Waren von unabhängigen Lieferanten gezahlt wurde. Dies bedeutet, dass der Preis, den ein bestimmtes Geely-Unternehmen an seinen eigenen unabhängigen Lieferanten zahlte, für die entsprechende chemische Zusammensetzung der Batterie (LFP und NMC) und den Batterietyp (Zelle, Modul oder Satz) verwendet wurde. In Fällen, in denen dasselbe Geely-Unternehmen, wie in Erwägungsgrund 859 der vorläufigen Verordnung dargelegt, bei keinem unabhängigen Lieferanten bezog, wurde der gewichtete Durchschnittspreis pro kW/h für ähnliche Waren auf der Ebene der Geely Group herangezogen. Dieser Ansatz wurde konsequent auf kW/h-Basis angewandt, wobei sowohl die chemische Zusammensetzung der Batterie (LFP und NMC) als auch der Batterietyp (Zelle, Modul oder Satz) berücksichtigt wurden.

(520) Viertens beschränkte sich die Kommission nicht auf die Verwendung eines durchschnittlichen Vergleichspreises für alle Batterietypen. Als die Geely Group Käufe von Batterien mit unterschiedlichen kW/h-Kapazitäten (z. B. 143/120/88 kW/h) meldete, betrachtete die Kommission die höchste Kapazität, was den konservativsten Ansatz darstellte. Darüber hinaus wurden weder die verschiedenen chemischen Bestandteile von NMC-Batterien (111, 523, 622, 811) noch die Batterieformen (z. B. Pouch-Typ) von den Unternehmen der Geely Group systematisch gemeldet, noch wurden solche Einzelheiten in den vorläufigen Stellungnahmen angegeben. Folglich konnte die Kommission diese Spezifitäten nicht auf die Geely Group anwenden. In jedem Fall ist die Behauptung, dass NMC-Batterien (Typ NCM111) und Pouch-Batterien nicht in den für die EU bestimmten BEV der Geely Group verwendet würden und von den Berechnungen hätten ausgeschlossen werden müssen, irrelevant. Da die Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt der gesamten Herstellung von BEV und nicht nur den Ausfuhren in die Union zugutekam, wird der für den Kauf von Batterien berechnete Vorteil nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung auf den von der Geely Group hergestellten BEV unabhängig von ihrem Bestimmungsort ausgedrückt.

(521) Fünftens stellte die Kommission in Bezug auf den Einwand, dass einige der Batterien bei der Herstellung von BEV nicht oder nicht in BEV für die Ausfuhr in die Union verwendet worden seien und daher hätten ausgeschlossen werden müssen, fest, dass die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller angewiesen wurden, alle ihre Batteriekäufe für die Herstellung von BEV zu melden. Insbesondere mussten die Ausführer zusätzlich zu den einzelnen Kaufvorgängen das BEV-Modell angeben, für das jede Batterie verwendet wurde. Folglich wurden alle Transaktionen zum Erwerb von Batterien berücksichtigt, und der berechnete Vorteil wurde auf der Grundlage der Gesamtzahl der hergestellten BEV unabhängig von ihrem Bestimmungsort ausgedrückt. Die SAIC Group gab an, dass die von ihr in zusammengefasster Form übermittelten Informationen über Batteriekäufe im Einklang mit Artikel 28 Absatz 3 der Grundverordnung von der Kommission, die sich stattdessen auf Informationen eines anderen ausführenden Herstellers als verfügbare Informationen stützte, nicht außer Acht gelassen werden dürften.

(522) Wie in Erwägungsgrund 348 der vorläufigen Verordnung dargelegt, vertrat die Kommission die Auffassung, dass die SAIC Group absichtlich Informationen vorenthielt, die ohne Weiteres verfügbar waren, was der Kommission übermäßige Schwierigkeiten bereitete, zu einer hinreichend genauen Feststellung zu gelangen. Darüber hinaus kam die Kommission, wie in Erwägungsgrund 349 dargelegt, zu dem Schluss, dass die Richtigkeit der begrenzten Angaben der SAIC Group in Bezug auf den Wert oder die Menge nicht überprüft werden konnte. Aus diesen Gründen und im Einklang mit Artikel 28 Absatz 3 konnte sich die Kommission nicht auf die von der SAIC Group vorgelegten Informationen stützen. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(523) Die SAIC Group brachte ferner vor, dass die in Erwägungsgrund 700 der vorläufigen Verordnung dargelegten Schlussfolgerungen nicht ordnungsgemäß begründet worden seien, da die Kommission nicht erläutert habe, warum es angemessen sei, die Informationen eines anderen ausführenden Herstellerkonzerns zu Batteriekäufen heranzuziehen. Konkret verwies sie auf Erwägungsgrund 811 der vorläufigen Verordnung, in dem die Kommission zu dem Schluss kam, dass die Informationen über die Geely Group „allein nicht als ausreichend angesehen [wurden], um aussagekräftige Schlussfolgerungen hinsichtlich der Auswirkungen der staatlichen Kontrolle über den Batterieindustrieverband der auf die den BEV-Herstellern in Rechnung gestellten Batteriepreise zu ziehen“. Daher vertrat die SAIC Group die Auffassung, dass diese Subventionsregelung zu der höchsten für eine einzige Subventionsregelung für die SAIC Group berechneten Subventionsspanne führte, was schwerwiegende finanzielle Auswirkungen habe.

(524) Wie in Erwägungsgrund 318 der vorläufigen Verordnung erwähnt, legte die SAIC Group nur teilweise Informationen über ihre Käufe von Batterien vor, deren Genauigkeit sowohl in Bezug auf den Wert als auch auf die Menge von der Kommission nicht überprüft werden konnte. Daher unterrichtete die Kommission die SAIC Group über ihre Absicht, die verfügbaren Informationen im Sinne des Artikels 28 der Grundverordnung heranzuziehen, und forderte die SAIC Group auf, Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der SAIC Group war nicht geeignet, die Bewertung der Kommission zu ändern, sodass die Kommission auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen musste.

(525) In diesem Zusammenhang verwendete die Kommission Informationen, die ihr vorlagen, d. h. Informationen eines anderen, nicht integrierten ausführenden Herstellerkonzerns, der ähnliche Batterien kaufte und ähnliche BEV-Modelle herstellte. Dies war der einzige nicht integrierte in die Stichprobe einbezogene Konzern, der Batterien kaufte und im Untersuchungszeitraum erhebliche inländische und Exportverkäufe von BEV verzeichnete. Die Tatsache, dass die Informationen über die Geely Group in Bezug auf die Auswirkungen der staatlichen Kontrolle über den Batterieindustrieverband auf die den BEV-Herstellern in Rechnung gestellten Batteriepreise für sich genommen nicht als ausreichend angesehen wurden, schließt die Verwendung der Informationen über die Batteriekäufe der Geely Group in Bezug auf die Preise und die entsprechende Berechnung des Vorteils als relevante, vorliegende Informationen nicht aus. Insbesondere geht es in Erwägungsgrund 811 der vorläufigen Verordnung um die andere Frage, wie sich die staatliche Kontrolle über die Preise für Batterien auswirkt. Die einzige Schlussfolgerung in diesem Erwägungsgrund war, dass es angesichts des geringeren Marktanteils und der geringeren Menge der Batterieverkäufe der Geely Group nicht möglich war, eine solche Kontrolle allein auf dieser Grundlage festzustellen. In diesem Erwägungsgrund ging es nicht um die Verlässlichkeit der Batteriepreise der Geely Group, geschweige denn, dass diese Batteriepreise nicht repräsentativ für die Preise auf dem chinesischen Inlandsmarkt für Batterien waren. Tatsächlich waren diese Batteriepreise der Geely Group angesichts des Grades der Integration der Gruppe und der Batterietypen nach Artikel 28 der Grundverordnung der am besten geeignete vorliegende Vergleichswert. Darüber hinaus hat die Kommission, wie in Erwägungsgrund 860 der vorläufigen Verordnung dargelegt, und um der Lage der SAIC Group Rechnung zu tragen, bestimmte Batterien, die für BEV-Modelle bestimmt sind, die nicht den von der SAIC Group verkauften Batterien ähneln, von der Berechnung des Vorteils ausgenommen.

(526) Darüber hinaus wurde die SAIC Group zu Beginn der Untersuchung und während der Gespräche über die mögliche Anwendung der verfügbaren Informationen darauf hingewiesen, dass das Ergebnis der Untersuchung nach Anwendung der verfügbaren Informationen für die Partei möglicherweise weniger günstig ist, als wenn sie mitgearbeitet hätte. In jedem Fall schlug die SAIC Group diesbezüglich keine alternative Informationsquelle vor. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen und der Bestimmungen in den Erwägungsgründen 700 und 860 der vorläufigen Maßnahmen vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Informationen über die Geely Group einen angemessenen Ersatz der erforderlichen Informationen darstellten, um Feststellungen für die SAIC Group treffen zu können, und erläuterte, warum es angemessen war, die Informationen eines anderen ausführenden Herstellerkonzerns zu Batteriekäufen heranzuziehen.

(527) In seiner Stellungnahme nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung wandte Tesla (Shanghai) ein, dass in Bezug auf die Bereitstellung von Batterien und ihren wichtigsten Vorleistungen aufgrund der besonderen Beschaffungssituation, die aus Gründen der Vertraulichkeit in der Verordnung nicht offengelegt werden könne, kein Vorteil bestehe. Aus den in einer spezifischen Unterrichtung dieses ausführenden Herstellers dargelegten Gründen wurde der Einwand zurückgewiesen.

(528) Nach der endgültigen Unterrichtung übermittelte Tesla (Shanghai) Stellungnahmen hinsichtlich der Zuordnung des Vorteils für Batterien. Diese Stellungnahmen wurden teilweise angenommen und in einer unternehmensspezifischen Unterrichtung behandelt.

(529) Mehrere mitarbeitende ausführende Hersteller brachten Stellungnahmen zur Höhe der Subvention auf der Grundlage der von der Kommission verwendeten BMI-Daten ein, einschließlich hinsichtlich der Wahl der Methodik und des Vorliegens von Schreibfehlern. Im Anschluss an diese Vorbringen analysierte die Kommission die einschlägigen verfügbaren BMI-Daten sowie die Methode zur Ermittlung des geeigneten Vergleichswerts zur Quantifizierung der Höhe der sich aus dieser Regelung ergebenden Subventionen.

(530) Insbesondere stellte die Kommission fest, dass den BMI-Daten zufolge die chinesische Inlandsnachfrage nach Batteriezellen im UZ deutlich geringer war als die auf dem Markt verfügbare chinesische Produktion. Tatsächlich belief sich der Überschuss Chinas im UZ auf 43 %. Dieses chinesische Überangebot chinesischer Batterien war, wie in Abschnitt 3.7.2.1 der vorläufigen Verordnung dargelegt, das Ergebnis der spezifischen Politik und der Eingriffe der chinesischen Regierung, was zu einer Überproduktion und der Notwendigkeit führte, zu niedrigen Preisen auszuführen, um diese Überproduktion auf anderen Märkten zu verteilen und die Defizite bei dieser Vorleistung auszugleichen. Eine detailliertere Analyse der verfügbaren BMI-Datensätze, d. h. der Daten über Angebot und Nachfrage von Batteriezellen in verschiedenen geografischen Gebieten, ergab, dass im UZ ein Defizit von rund 300 % in Europa und von rund 200 % in Nordamerika zu verzeichnen war (d. h., dass auf diesen Märkten die Nachfrage nach Batteriezellen deutlich höher war als das tatsächliche inländische Angebot). Dieses Defizit wurde durch die chinesischen Ausfuhren ([85]) eines Teils ihrer Überschussproduktion ausgeglichen, die sogar noch höher war als die Summe des Defizits aller geografischen Gebiete. Aus einer detaillierten Analyse der BMI-Daten zu Angebot und Nachfrage in den verschiedenen geografischen Gebieten geht hervor, dass der asiatisch-pazifische Markt (ohne chinesische Daten) (APAC-Daten (ohne China)) das geringste Defizit aufwies, d. h. 9 % im UZ. Darüber hinaus zeigten die Daten auf diesem Markt einen Überschuss von 24 % im Jahr 2022 und ein Defizit von 21 % im Jahr 2023. Die Analyse ergab ferner, dass die Preise in den anderen Regionen, in denen die chinesischen Ausfuhren in erheblichem Ausmaß präsent waren, deutlich niedriger lagen als in der APAC-Region (ohne China). Dies deutet darauf hin, dass die Preise in den entsprechenden Datensätzen für solche Märkte im UZ umso niedriger liegen, je höher der Prozentsatz und je stärker die Präsenz von aus dem Batterieüberschuss auf dem chinesischen Markt stammenden Batterien auf den regionalen Märkten sind.

(531) Daher hielt es die Kommission für angemessen, die Daten aus dem APAC-Markt (ohne China) zu verwenden, und nicht die Daten aus allen Märkten, die von den subventionierten chinesischen Ausfuhren betroffen sind. Da die chinesische Regierung und die chinesischen Batteriehersteller keine Bereitschaft zur Mitarbeit zeigten und keine anderen zuverlässigen Informationen vorlagen, verwendete die Kommission insbesondere die BMI-Preise in der APAC-Region (ohne China). Der verwendete Vergleichswert enthielt die tatsächlichen Preise für das letzte Quartal 2022, da in diesem Jahr ein Überschuss zu verzeichnen war. Da die Marktbedingungen 2023 hingegen ein Defizit auf diesem Markt aufwiesen, wurden die BMI-Vergleichspreise für die ersten drei Quartale 2023 um den Preisunterschied zwischen der APAC-Region (ohne China) und China für das letzte Quartal 2022 in Höhe von durchschnittlich 12 % berichtigt.

(532) Darüber hinaus wies die Kommission in Erwägungsgrund 813 der vorläufigen Verordnung darauf hin, dass der bei der vorläufigen Sachaufklärung herangezogene Vergleichswert konservativ berechnet wurde, da die BMI-Preise „ab Werk“ angegeben wurden und somit keine Transportkosten enthielten. Diese Feststellung wird durch die Daten auf landesweiter Basis bestätigt, wobei aus den Akten hervorgeht, dass die meisten der gekauften Batterien ab Werk hergestellt werden. Gegebenenfalls fügte die Kommission jedoch die von den ausführenden Herstellern, die Batterien auf der Grundlage anderer Lieferbedingungen als ab Werk gekauft haben, tatsächlich getragenen Versandkosten hinzu.

(533) Nach einer erneuten Offenlegung widersprach Tesla (Shanghai) der Begründung der überarbeiteten BMI-Vergleichsdaten. Insbesondere widersprach Tesla (Shanghai) der Schlussfolgerung der Kommission, dass die Preise der entsprechenden Datensätze für solche Märkte im UZ umso niedriger seien, je höher der Prozentsatz und die Präsenz von Batterien aus dem Batterieüberschuss auf dem chinesischen Markt in den regionalen Märkten seien, und behauptete, dass die BMI-Preis- und Nachfragedaten diese Annahme nicht bestätigten.

(534) Die Kommission bestätigte jedoch ihre Schlussfolgerung auf der Grundlage der BMI-Daten. Im UZ betrug das Defizit bei Batterien in Europa und Nordamerika rund 200 % bis 300 %, und der Durchschnittspreis der NMC-Batterie in diesen Regionen betrug etwa 130-134 USD/kWh. Im Gegensatz dazu betrug das Defizit bei Batterien in der APAC-Region (ohne China) nur rund 9 %, und der Durchschnittspreis lag höher als in Europa und Nordamerika. Das Unternehmen hat den Grundgedanken der Kommission falsch ausgelegt, indem es behauptete, dass „die Daten im Widerspruch dazu stehen, dass der Preisunterschied zwischen regionalen Preisen und Preisen in China immer dann geringer wäre, wenn ein Defizit besteht“. Der Beschluss der Kommission, Daten aus dem APAC-Markt (ohne China) anstelle von Daten aus allen Märkten zu verwenden, die durch chinesische subventionierte Ausfuhren beeinträchtigt werden, beruhte nicht auf dem Preisunterschied zwischen den

([85]) Siehe Erwägungsgrund 492 und insbesondere Fußnote 72, aus der hervorgeht, dass der Marktanteil der chinesischen Batteriehersteller in der EU fast 40 % betrug.

chinesischen Preisen und den Preisen anderer Regionen. Darüber hinaus wird das Preisgefälle zwischen dem chinesischen Markt und dem europäischen oder nordamerikanischen Markt in allen verfügbaren Zeiträumen als unzuverlässig erachtet, da es durch erhebliche Defizite bei der Versorgung mit Batterien und die daraus resultierende zunehmende Präsenz chinesischer Ausfuhren erheblich beeinträchtigt wurde.

(535) Tesla (Shanghai) widersprach auch der von der Kommission vorgenommenen Berichtigung der Preise in der APAC-Region (ohne China) in den ersten drei Quartalen 2023 (die Kommission war der Auffassung, dass diese Preise bereits von den Marktbedingungen beeinflusst waren, die in diesem Zeitraum ein Defizit auf diesem Markt aufwiesen). Das Unternehmen brachte vor, dass die Berichtigung der Batteriepreise in China nach oben hätte vorgenommen werden müssen.

(536) Die Kommission widersprach diesem Vorschlag, da sich während ihrer Analyse im Rahmen dieser Untersuchung stets bestätigt hatte, dass die chinesischen Batteriepreise erheblich subventioniert wurden und folglich nicht als zuverlässige Grundlage für eine solche Berichtigung dienen konnten.

(537) Angesichts des im Jahr 2022 in dieser Region beobachteten Überschusses ermittelte die Kommission den tatsächlichen Batteriepreis in der APAC-Region (ohne China) im letzten Quartal 2022 als zuverlässigsten Vergleichswert, auf dem die Berichtigung beruhte. Die Vorbringen des Unternehmens wurden daher zurückgewiesen.

(538) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und für das Unternehmen, dem eine individuelle Ermittlung gewährt wurde, wurden im Rahmen dieser Subventionierung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
Geely Group	9,62 %
SAIC Group	12,60 %
Tesla (Shanghai) (individuelle Ermittlung)	4,35 %

3.7.2.2. Bereitstellung von LFP durch die Regierung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

3.7.2.2.1. Finanzielle Beihilfe

a) Als „öffentliche Körperschaften“ fungierende LFP-Lieferanten

(539) Wie in Erwägungsgrund 470 erläutert, betrafen die Stellungnahmen der chinesischen Regierung zu den als „öffentliche Körperschaften“ fungierenden Lieferanten von Vorleistungen sowohl Hersteller von Batterien als auch LFP-Hersteller. Die Kommission ging auf diese Stellungnahmen in den Erwägungsgründen 471 und 472, 480 und 482 bis 484 dieser Verordnung ein.

(540) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass die Analyse der LFP-Lieferanten keine faktischen Beweise enthalte und dass kein Dokument belege, dass die Lieferanten von LFP die Waren zur Verwirklichung der politischen Ziele an die BYD Group verkauften. Die BYD Group legte das Kreditorenbuch für LFP erneut als Beleg vor. Die BYD Group fügte hinzu, die Untersuchung habe nicht ergeben, dass Verbände ihre Mitglieder dazu anweisen, ihre wirtschaftlichen Entscheidungen zugunsten der BEV-Industrie zu treffen. Laut BYD Group habe die Kommission keine Beweise dafür vorgelegt, dass der Staat der Vereinigung ausdrücklich Befugnisse übertragen habe. Auf dieser Grundlage argumentierte die BYD Group, es lägen daher keine stichhaltigen Beweise dafür vor, dass LFP-Lieferanten als „öffentliche Körperschaften“ tätig seien und ihre Warenlieferungen unter „zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gelieferte Waren“ fielen, sodass es keinen Grund gebe, die Preise im Inland nicht zu akzeptieren.

(541) Wie in Erwägungsgrund 864 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurde der chinesische Markt aufgrund der bestehenden nationalen und sektorspezifischen Strategien und der damit verbundenen Maßnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit den Preisstrukturen, als verzerrt angesehen. Folglich gelten alle LFP-Käufe der BYD Group im Untersuchungszeitraum als betroffen. Diese Bewertung beruht auf dem Verständnis, dass alle Lieferanten im Inland gemäß der Politik und anderen Formen der Einflussnahme der chinesischen Regierung und unter denselben verzerrten Marktbedingungen tätig sind. Daher wurden die vorherrschenden Marktbedingungen in China als verzerrt angesehen, und die Anwendung von Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii war gerechtfertigt. Darüber hinaus erinnert die Kommission daran, dass die sie aufgrund der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung (Abschnitt 3.3.1.2 der vorläufigen Verordnung) keine Informationen über die Merkmale des chinesischen Inlandsmarkts für Vorleistungen erhielt und daher auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen musste. Darüber hinaus haben die Preisunterschiede zwischen den LFP-Lieferanten von BYD keinen Einfluss auf die Bewertung der Kommission; wie bereits in Erwägungsgrund 891 der vorläufigen Verordnung eingeräumt, folgten die LFP-Preise für Lieferungen an BYD im Untersuchungszeitraum völlig anderen Entwicklungen als die chinesischen Ausfuhrpreise (Erwägungsgrund 920 der vorläufigen Verordnung). Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(542) Wie bereits in Abschnitt 3.7.2.1.1 Buchstabe a Nummer 3 Buchstabe b und in den Erwägungsgründen 744 bis 757 der vorläufigen Verordnung dargelegt, stellte die Kommission fest, dass die Bereitstellung von Batterien und ihren Vorleistungen von der chinesischen Regierung mit dem Ziel reguliert wird, die Preise zugunsten der BEV-Industrie zu senken. Weitere Nachweise für von der chinesischen Regierung vorgeschriebene Preiskontrollen der Batterie-Vorleistungen sind dem im September 2023 veröffentlichten „MIIT-Arbeitsplan zur Stabilisierung des Wachstums in der Nichteisenmetallindustrie“ ([86]) zu entnehmen. Eines der Hauptziele besteht darin, „das Angebot und die Preisstabilität bei Schlüsselprodukten zu stärken“, indem „eine vor- und nachgelagerte Docking-Plattform für Angebot und Nachfrage aufgebaut [wird], Unternehmen für die Entwicklung von Nichteisenmetallressourcen und Hüttenwerke veranlasst werden, langfristige Beschaffungsvereinbarungen mit nachgeschalteten Anwendern zu schließen, die Versorgung mit Schlüsselprodukten wie Kupfer, Aluminium und Lithium stabilisiert wird [und] der ‚rot, gelb, blau'-Frühwarnmechanismus für das Angebot an Massenrohstoffen verbessert wird, die Erwartungsprognosen gestärkt und große Preisschwankungen sowie böswillige Spekulation verhindert werden […] zur Unterstützung von Schlüsselunternehmen bei der Umsetzung kommerzieller Reserven und zur wissenschaftlichen und geordneten Regulierung des Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage am Markt“ ([87]). Die Zusammenarbeit zwischen vor- und nachgelagerten Akteuren zur Stabilisierung von Angebot und Nachfrage, die Überwachung von Angebots- und Preiskontrollschwankungen sind bereits in früheren Plänen enthalten, wie dem „Aktionsplan für Batterien von 2017“ und der „Bekanntmachung über die Batterieindustrie“ (siehe Erwägungsgründe 746 bis 750 der vorläufigen Verordnung). Dies bestätigt nicht nur, dass die chinesische Regierung ihre Preiskontrolle bereits seit 2017 ausübt, sondern auch, dass diese Bemühungen während des gesamten Untersuchungszeitraums und darüber hinaus fortgesetzt werden.

(543) Zusätzlich zu den zentralen Plänen, die die von der chinesischen Regierung durchgeführten und vorgeschriebenen Preiskontrollen bestätigen, die bereits in Abschnitt 3.7.2.1.1 Nummer 2 und insbesondere in Erwägungsgrund 751 der vorläufigen Verordnung behandelt wurden, fand die Kommission zusätzliche Beweise dafür, dass Industrieverbände die Industriepolitik formulieren und staatliche Aufgaben wie die Stabilisierung von Angebots- und Nachfrageerwartungen und die Kontrolle von Preisschwankungen wahrnehmen. Dies wird durch die jüngsten Erklärungen von Ge Honglin, dem Parteisekretär und Vorsitzenden des chinesischen Verbands der Nichteisenmetallindustrie (China Nonferrous Metals Industry Association, im Folgenden „CNMIA“), belegt. ([88]) Wie bereits in Erwägungsgrund 94 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1618 dargelegt, ist der CNMIA ein Industrieverband, in dem die Kommunistische Partei in operative Entscheidungen eingreift. In dieser „sozialen Organisation“ sind die Parteiaufbauorganisationen, wie in mehreren Industrieverbänden, in ihre Struktur

([86]) Siehe https://www.baiyinqu.gov.cn/XZJDBMDW/bmdw/byqgyhxxhj/fdzdgknr/lzyj/zcfg/art/2023/art_167c3aa7ceed4497a6cec6779167f187.html.
([87]) Ebenda.
([88]) Siehe https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307.

eingebettet ([89]) (siehe Erwägungsgrund 779 der vorläufigen Verordnung). Der CNMIA hat „die Beschlüsse und Einsätze des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei und des Staatsrats sorgfältig umgesetzt und mit den zuständigen Abteilungen bei der Formulierung, Bekanntmachung und Auslegung industriepolitischer Strategien wie den ‚Leitlinien für die Anpassung der Industriestruktur', dem ‚Arbeitsplan zur Stabilisierung des Wachstums in der Nichteisenmetallindustrie' und den ‚Methoden zur Erhebung von Einkünften aus der Übertragung von Abbaurechten' zusammengearbeitet; *[…] als Reaktion auf die Preissteigerungen und -senkungen bei strategischen Metallen wie Lithium und Silizium die Regierungsstellen bei der Stärkung der Kommunikation mit den vor- und nachgelagerten Unternehmen und bei der Stabilisierung der Markterwartungen unterstützt;* […] Vereinbarungen über strategische Zusammenarbeit mit mehr als zehn Lokalregierungen wie Anhui, Jiangxi, Gansu und Guangxi, unterzeichnet und so die rationelle Gestaltung der regionalen Industrien und die regionale koordinierte Entwicklung wirksam gefördert und den Wandel und die Modernisierung der lokalen Industrien nachdrücklich unterstützt." [Hervorhebung hinzugefügt]

(544) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Erklärung der CNMIA, auf die sich die Kommission in Erwägungsgrund 543 der vorliegenden Verordnung gestützt hat, irrelevant sei, da sie sich auf einen völlig anderen Verband beziehe und jedenfalls nicht mit den vorliegenden Beweisen vereinbar sei. Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, dass die Kommission nicht auf die Stellungnahmen zu den Rohstofflieferanten als öffentliche Körperschaften durch ihre Beteiligung an den Industrieverbänden reagiert habe. Die chinesische Regierung wiederholte, dass die Beteiligung dieser Lieferanten an den Industrieverbänden sie nicht zu öffentlichen Körperschaften mache und dass die Kommission nicht erläutert habe, wie diese Verbände die Preisbildung kontrollieren und in diese eingreifen.

(545) Die Kommission verwies darauf, dass das Zitat der CNMIA herangezogen wurde, um die Feststellungen der Kommission zu untermauern, wonach die Industrieverbände keine unabhängigen Einrichtungen sind, die keiner staatlichen Kontrolle unterliegen und dass diese daher für diese Untersuchung relevant sind. In Bezug auf die Behauptungen der chinesischen Regierung, die Kommission habe nicht auf ihre Stellungnahme zu öffentlichen Körperschaften geantwortet, hatte die Kommission bereits in Erwägungsgrund 539 der vorliegenden Verordnung erläutert, dass sich die Stellungnahmen der chinesischen Regierung zu Lieferanten von Vorleistungen, die als „öffentliche Körperschaften" fungierten, sowohl auf Batteriehersteller als auch auf LFP-Hersteller bezogen. Die Kommission ging auf diese Stellungnahmen in den Erwägungsgründen 471 und 472, 480 und 482 bis 484 dieser Verordnung ein. Daher wurden die Vorbringen als gegenstandslos angesehen.

(546) Nach der endgültigen Unterrichtung nahm die BYD Group erneut dazu Stellung und führte aus, dass die Analyse der Kommission keine faktischen Beweise dafür enthalte, dass die Geschäftstätigkeit von Lieferanten von LFP und ihr Marktverhalten strukturiert und entwickelt worden seien, um die politischen Ziele der chinesischen Regierung zu verwirklichen, und fügte hinzu, dass die Mitgliedschaft in einem Industrieverband oder die Existenz einer Parteiorganisation innerhalb eines Unternehmens nicht bedeute, dass Lieferanten von LFP ihre unabhängigen Entscheidungsfähigkeiten, unternehmerischen Befugnisse und allgemeinen finanziellen Befugnisse verloren hätten, die sämtlich durch die geltenden chinesischen Rechtsvorschriften gewährleistet würden. Darüber hinaus betonte die BYD Group, dass die Tatsache, dass sich die Preise der an die BYD Group gelieferten LFP im Vergleich zu den Ausfuhrpreisen völlig anders entwickelten, irrelevant sei, da die Preise auf verschiedenen Märkten unterschiedlich seien. Schließlich brachte die BYD Group vor, dass die Tatsache, dass die LFP-Preise je nach Lieferant variierten, darauf hindeute, dass die Preisbildung in Abhängigkeit von der Nachfrage und dem Angebot auf dem Markt erfolge und nicht mit den politischen Zielen der chinesischen Regierung in Zusammenhang stehe.

(547) Die Kommission befasste sich bereits in den Erwägungsgründen 541 bis 543 der vorliegenden Verordnung mit einem Teil dieser Stellungnahmen zum Zeitpunkt der endgültigen Unterrichtung. Die Behauptungen in Bezug auf die unabhängige Entscheidungsfindung von LFP-Lieferanten werden durch die in der vorläufigen Verordnung enthaltenen Beweise (Erwägungsgründe 779, 786, 787 und 877) widerlegt, während die Entwicklung der Inlands- und Ausfuhrpreise von LFP in den Erwägungsgründen 905 und 920 der vorläufigen Verordnung behandelt wurde, wodurch bestätigt wird, dass die Lieferanten von LFP auf dem chinesischen Inlandsmarkt nicht als freie Marktteilnehmer agieren und keine wirtschaftlich fundierten Entscheidung treffen. Daher wies die Kommission diese Vorbringen zurück.

([89]) „Erstens betont [das Parteikomitee des Verbandes], dass die Führungsrolle der Partei im Verband nur gestärkt und nicht geschwächt werden kann, und schreibt das Festhalten an der Führungsposition der Partei und die Stärkung des Parteiaufbaus in die Satzung des Verbands, wodurch der rechtliche Status der Parteiorganisation in der Führungsstruktur des Verbands klargestellt wird; zweitens ist die Parteiorganisation in die Leitungsstruktur des Verbands eingebettet, die Führung der Partei ist in die spezifischen Schnittstellen der Verbandsführung integriert, und alle parteiaufbauenden Tätigkeiten werden konkretisiert, standardisiert und institutionalisiert; drittens lehrt und leitet [das Parteikomitee des Verbands] die Parteimitglieder, Kader und Arbeitnehmer in der tiefen Erkenntnis, dass die Führung der Kommunistischen Partei Chinas das wichtigste Merkmal des Sozialismus chinesischer Prägung und der größte Vorteil des sozialistischen Systems chinesischer Prägung ist. Wir müssen stets der Partei vertrauen, die Partei lieben und für die Partei arbeiten" (Quelle: Fußnote 9).

(548) Nach der vorläufigen Unterrichtung fand die Kommission zusätzliche Beweise dafür, dass die Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. und deren Tochtergesellschaften die nationalen Strategien umsetzen und als öffentliche Körperschaften handeln, wie in Abschnitt 3.7.2.2.1 Buchstabe a der vorläufigen Verordnung dargelegt. Erstens bestätigen jüngste Erklärungen der Stadtregierung von Xiangtan ([90]), dass Hunan Yuneng New Energy Materials nicht nur als teilweise staatseigenes Unternehmen geführt wird (siehe Erwägungsgrund 881 der vorläufigen Verordnung), sondern auch als Unternehmen angesehen wird, das die Entwicklung von Xiangtan und letztlich des Staats vorantreibt. Im Abschnitt mit Fokus auf „[O]ptimierung und Integration staatseigener Unternehmensplattformen" ist die Stadtverwaltung von Xiangtan bestrebt, „die Industrial Investment Group und die Electrochemical Group zur Bildung der Electrochemical Industrial Investment Group zusammenzuschließen, aktiv ein erstklassiges marktorientiertes Unternehmen als Holding zweier börsennotierten Unternehmen aufzubauen und sich um eine Führungsrolle im Bereich der Werkstoffe für Batterien für neuartige Antriebstechnik in China zu bemühen. Im Februar [2023] wurde die Hunan Yuneng New Energy Company, in die die Electrochemical Group investierte und an der sie eine Beteiligung hielt, erfolgreich am Markt für Wachstumsunternehmen an der Börse Shenzen notiert" ([91]). Xiangtan Electrochemical ist ein kommunales staatseigenes Unternehmen, das der SASAC von Xiangtan untersteht. Darüber hinaus sind die Entwicklung von Hunan Yuneng und seines staatlichen Anteilseigners, der Xiangtan Electrochemical Group, mit den Zielen der Stadtverwaltung Xiangtan verbunden, eine Unternehmensgruppe mit Betriebserträgen von 10 Mrd. zu bilden: „durch Umsetzung des Grundsatzes ‚ein Unternehmen, eine Politik' und die Konzentration auf die Unterstützung der Hunan Yuneng New Energy Battery Materials Co., Ltd. Company, Harbin Electric Wind Energy Co., Ltd. und anderer Unternehmen, um das Niveau von 10 Mrd. [Betriebserträgen] zu erreichen" und „die […] Xiangtan Electrochemical Group Co., Ltd. und andere führende Unternehmen der Branche dabei zu unterstützen, verbundene Unternehmen zu erweitern und ihren Geschäftsumfang auszuweiten, [und] vor- und nachgelagerte Ressourcen durch Fusionen, Übernahmen und Umstrukturierungen zu integrieren" ([92]).

(549) In der Provinz Kunming, wo die Yunnan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd, eine Tochtergesellschaft von Hunan Yuneng, ansässig ist, verhandelte die Stadtverwaltung von Anning mit Yunnan Yuneng über die Einrichtung eines Investitionsvorhabens im Umfang von mehr als 1 Mrd. CNY. Laut Stadtverwaltung von Anning vereint die Stadtverwaltung „Parteiaufbau mit industrieller Entwicklung, wobei der Schwerpunkt darauf liegt, dass Parteimitglieder und Kader ihren Verpflichtungen nachkommen und die Unternehmen und Projekte in vollem Umfang bedienen" ([93]). Insbesondere das Projekt Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials gilt als „eine lebhafte Manifestation des **selbst herbeigeführten durchschlagenden Erfolgs von Parteiorganisationen auf allen Ebenen und der Mehrheit der Parteimitglieder und Kader"** ([94]) [Hervorhebung hinzugefügt]. Die engen Verbindungen zwischen dem Parteiaufbaukomitee auf zentraler und lokaler Ebene und den Unternehmen werden durch die Belege bestätigt, dass „[d]as Parteiaufbaukomitee des Industrieparks Anning Yunnan Yuneng bei der Einrichtung einer Partei-Zweigstelle angeleitet hat. *[…] Im Mai [2023] trat auch die Partei-Zweigstelle des Unternehmens dem neuen Parteiausschuss der Produktionskette für Werkstoffe für Batterien für neuartige Antriebstechnik bei*. Durch den Austausch auf der Plattform für Parteiaufbau erreichte sie eine Zusammenarbeit bei der Beschaffung von Wasserstoffperoxid mit der Yunnan Yuntian Petrochemical Co., Ltd., einem Unternehmen mit Sitz im Park, um das in der Vergangenheit aufgetretene Problem der hohen Kosten für den Kauf von Wasserstoffperoxid von außerhalb der Provinz zu lösen." ([95]) Der Parteiaufbau spielt somit eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung von Unternehmen und fördert somit die Entwicklung der von der chinesischen Regierung vorgeschriebenen nationalen Politik. Ein Beispiel hierfür ist die Stadtverwaltung Kunming, die berichtet, dass die Parteibildungsausschüsse im Anning-Industriepark dazu beigetragen haben, Kaufverträge zwischen im Park ansässigen Unternehmen und Finanzdienstleistungsvereinbarungen zwischen Banken und Unternehmen zu schließen, die „durch die ‚rote Linie' des Parteiaufbaus im Anning-Industriepark verbunden" ([96]) seien. Die Rolle des Parteiaufbaus in privaten Unternehmen wurde in Erwägungsgrund 787 der vorläufigen Verordnung ausführlich behandelt, und die vorstehenden Beweise bestätigen, dass die Kommunistische Partei Einfluss auf alle Arten von Unternehmen in China ausübt, und dass sie parteiaufbauende Arbeitseinheiten innerhalb von Unternehmen und Lokalregierungen nutzen kann, um ihren Einfluss auszuüben. Wie bereits in Erwägungsgrund 885 der vorläufigen Verordnung dargelegt, sollte mit der Entwicklung des Industrieparks Anning Industrial Park auch die Ziele des Yunnan-Aktionsplans erreicht werden. Die vorstehenden Feststellungen bestätigen somit, dass einer der größten Marktteilnehmer für LFP in China, Hunan Yuneng New Energy Materials, ein staatseigenes Unternehmen ist, dessen Entwicklung eng mit der Verwirklichung lokaler und nationaler Ziele verknüpft ist (Erwägungsgrund 548), und sie ergänzen die Beweise dafür, dass LFP-Lieferanten sich an die politischen Ziele der chinesischen Regierung halten und umsetzen und somit hoheitliche Aufgaben wahrnehmen.

([90]) Siehe https://www.xiangtan.gov.cn/427/428/25384/25890/content_1270225.html.
([91]) Ebenda.
([92]) Siehe https://www-hunan-gov-cn.translate.goog/zqt/zcsd/202204/t20220415_22737172.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.
([93]) Siehe https://www-yn-gov-cn.translate.goog/ztgg/fdbnl/ynxd/202212/t20221211_251627.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.
([94]) Ebenda.
([95]) Siehe https://www.yn.gov.cn/ztgg/jdbytjwhjc/cyh/xgzx/202312/t20231208_291411.html.
([96]) Ebenda.

(550) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die in den Erwägungsgründen 548 und 549 der vorliegenden Verordnung genannten Beweise die Schlussfolgerungen der Kommission nicht stützen könnten, da

— der Nachrichtenbericht der Kommunalregierung von Xiangtan nicht belege, dass diese die staatliche Politik umsetze. Gleiches gilt für die Politik der Provinzregierung von Hunan, die nur zeige, dass das Unternehmen Unterstützungsmaßnahmen erhalte und nicht, dass es die staatliche Politik umsetze.

— In den Berichten über die Provinz- und kommunalen Regierungen von Yunnan wird auf das Vorhandensein von Parteiorganisationen, Dienstleistungen und Unterstützung für den Betrieb und die Entwicklung des Unternehmens verwiesen; diese stützen jedoch nicht die Behauptung, dass Yunnan Yuneng New Energy Materials staatliche Maßnahmen umgesetzt und als öffentliche Körperschaft gehandelt habe.

(551) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Mit der Gründung der Electrochemical Industrial Investment Group soll „aktiv ein erstklassiges marktorientiertes Unternehmen mit zwei börsennotierten Gesellschaften aufgebaut werden“. Die Kommission weist darauf hin, dass nicht nur die Electrochemical Group in die Hunan Yuneng New Energy Materials investiert hat, sondern dass das letztgenannte Unternehmen im Februar 2023 auch an der Börse von Shenzhen notiert war und die Entwicklung von Hunan Yuneng New Energy Materials den Zielen der Regierung Xiangtans dient, eine Gruppe von Unternehmen mit einem Betriebsergebnis von 10 Mrd. aufzubauen, während in den im Dossier vorliegenden Daten zu Yunnan Yuneng New Energy Materials Co. die Unternehmenserfolge ausdrücklich mit den Erfolgen der Parteiorganisation verknüpft werden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(552) Da keine weiteren Stellungnahmen vorlagen und angesichts der zusätzlichen Feststellungen der Kommission wurden die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 861 bis 912 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

b) LFP-Hersteller, die als von der chinesischen Regierung mit Aufgaben betraute oder von ihr angewiesene private Einrichtungen auftreten

(553) Wie in Erwägungsgrund 496 dieser Verordnung erläutert, betrafen die von der chinesischen Regierung vorgelegten Stellungnahmen zur Betrauung und Anweisung sowohl die Hersteller von Batterien als auch die Hersteller von LFP. Die Kommission geht in Erwägungsgrund 498 auf diese Stellungnahmen dieser Verordnung ein.

(554) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass die Tatsache, dass die Einkaufspreise im Untersuchungszeitraum zwischen den Lieferanten von LFP variierten, im Widerspruch zu den Feststellungen der Kommission zur Betrauung und Anweisung stehe, da die Kommission nachweisen müsse, dass die Preisbildung eine Reaktion auf die von der chinesischen Regierung festgelegten politischen Ziele sei.

(555) Die Kommission wies darauf hin, dass Vorbringen zur Preiskontrolle bereits in den Erwägungsgründen 541 und 542 der vorliegenden Verordnung behandelt worden waren. Eine Preisschwankung ist unerheblich, wenn die betreffenden Preise unter den Marktbedingungen liegen und dieses Niveau das Ergebnis des Eingreifens der chinesischen Regierung auf dem Markt ist. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

3.7.2.2.2. Vorteil, Spezifität und Berechnung der Höhe der Subvention

(556) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass die Kommission den Vorteil für einige konzerninterne Käufe von Batteriesätzen zweimal berechnet habe. Diesem Einwand wurde stattgegeben und die Berechnungen wurden entsprechend angepasst.

(557) Die chinesische Regierung brachte vor, die Verwendung von Chinas FOB-Exportpreis als externer Vergleichswert gewährleiste nicht, dass der sich daraus ergebende Vergleichswert sich auf die vorherrschenden Marktbedingungen im Bereitstellungsland beziehe oder damit in Zusammenhang stehe, und dass folglich der normale Inlandsmarktpreis zu hoch angesetzt werde, da die weltweite Produktion von LFP in China konzentriert sei, die aus China ausgeführte Menge an LFP begrenzt sei und diese Ausfuhren nicht unbedingt für die Herstellung von Antriebsbatterien bestimmt seien.

(558) Angesichts der Feststellungen in Abschnitt 3.7.2.1 und in den Erwägungsgründen 846 und 918 der vorläufigen Verordnung stellte die Kommission fest, dass die in China geltenden sektorspezifischen Strategien die Preise sowohl für Batterien als auch für LFP auf dem gesamten Inlandsmarkt verzerren. Infolgedessen stellte die Kommission fest, dass die in China vorherrschenden Bedingungen auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten, Preise und anderen in diesem Land verfügbaren Faktoren nicht um einen angemessenen Betrag berichtigt werden konnten, der den normalen Marktbedingungen entspricht. Wie in Erwägungsgrund 924 der vorläufigen Verordnung dargelegt, musste die Kommission angesichts der bestehenden vorherrschenden Bedingungen für diesen speziellen Lithiumtyp und des Fehlens eines anderen angemessenen Vergleichswerts auf die Preise der chinesischen Ausfuhren in die übrige Welt zurückgreifen.

(559) Die Stellungnahmen der chinesischen Regierung zu den in Erwägungsgrund 512 dieser Verordnung genannten externen Vergleichswerten betrafen sowohl Batterie- als auch LFP-Lieferanten. Die Kommission ging auf diese Einwände in Erwägungsgrund 513 der vorliegenden Verordnung ein.

(560) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 913 bis 929 der vorläufigen Verordnung in Bezug auf den Vorteil, die Spezifität und die Berechnung der Höhe der Subvention bestätigt.

(561) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Subventionierung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Bereitstellung von Lithium zur Herstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	7,2 %

3.8. Einnahmenverzicht durch Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogramme

3.8.1. *Körperschaftsteuerermäßigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen*

a) Rechtsgrundlage, finanzielle Beihilfe und Vorteil

(562) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zur Rechtsgrundlage, zur finanziellen Beihilfe und zum Vorteil dieses Programms, wie in den Erwägungsgründen 931 bis 940 der vorläufigen Verordnung dargelegt.

b) Spezifität

(563) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Körperschaftsteuerermäßigung für Unternehmen im Bereich Hochtechnologie und neue Technologien und der Vorsteuerabzug von FuE-Ausgaben zu Vorzugsbedingungen nicht auf ein hinreichend abgegrenztes Segment der chinesischen Wirtschaft beschränkt seien, um als „spezifisch" im Sinne des Artikels 2.1 Buchstabe a des Subventionsübereinkommens eingestuft zu werden. In diesem Zusammenhang verwies sie auf die Tatsache, dass nicht alle Hersteller von BEV von der angeblichen Steuerermäßigung für Unternehmen im Bereich der Hochtechnologie und der neuen Technologien (HNTE) profitierten.

(564) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass die Kommission die Spezifität nicht objektiv auf der Grundlage von Fakten dargelegt habe, da die Rechtsgrundlage, auf die sie sich für einen ausführenden Hersteller stütze, unklar sei; d. h. die Kommission habe nicht angegeben, ob der Vorteil aufgrund des Standorts dieses Ausführers aus einer regionalen Subvention im Sinne von Artikel 2.2 des Subventionsübereinkommens und des Artikels 4 Absatz 3 der Grundverordnung oder aufgrund seines Status als HNTE aus Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der vorläufigen Verordnung resultierte.

(565) Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass dieses angebliche Subventionsprogramm nicht spezifisch sei, da die Rechtsvorschriften, nach denen die gewährende Behörde tätig sei, objektive Kriterien oder Bedingungen für die Förderfähigkeit und die Höhe der Steuerermäßigung festlegten, dass die Förderfähigkeit automatisch gegeben sei und dass die Qualifikationskriterien und -bedingungen strikt eingehalten würden. Konkret argumentierte die chinesische Regierung, dass der niedrigere Steuersatz allen Unternehmen offenstehe, die die Voraussetzungen erfüllten, und bestimmte Unternehmen gegenüber anderen nicht begünstige, da Unternehmen aus allen Wirtschaftszweigen, die die gesamte Wirtschaft abdecken, Anspruch auf eine HNTE-Bescheinigung hätten.

(566) In diesem Sinne brachte die chinesische Regierung vor, dass sich die Kommission auf die rechtliche Spezifität gestützt habe, indem sie die „Rechtsvorschriften, nach denen die gewährende Behörde tätig ist", analysiert habe, ohne die Fördervoraussetzungen der Subvention zu bewerten, und ob die Beschränkung des Zugangs zu der Subvention auf bestimmte Unternehmen ausdrücklich, eindeutig oder klar aus dem einschlägigen Rechtsinstrument oder den Angaben der gewährenden Behörde hervorgehe ([97]). Die chinesische Regierung brachte ferner vor, dass sich die Kommission ausschließlich auf BEV-Hersteller konzentriert habe, die angeblich ohne Untersuchung von der angeblichen steuerlichen Vorzugsbehandlung profitiert hätten, ohne „alle Unternehmen oder Wirtschaftszweige, die berechtigt sind, die gleiche Subvention zu erhalten" zu untersuchen ([98]).

(567) Die Kommission teilte diese Auffassung nicht, da sie die in den Abschnitten 3.8.1 bis 3.8.2 der vorläufigen Verordnung beschriebenen Steuerregelungen als spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung betrachtete, in der vorgesehen ist: „Beschränken die gewährende Behörde oder die Rechtsvorschriften, nach denen sich die gewährende Behörde richtet, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen, so handelt es sich um eine spezifische Subvention". Die Rechtsgrundlage der betreffenden Subventionsregelung ist tatsächlich Kapitel IV „Steuerpräferenzen" des Körperschaftssteuergesetzes. Nach seiner Bezeichnung und seinem Inhalt sieht dieses Kapitel eine spezifische Vorzugsbehandlung vor, und zwar „den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen" zu beschränken. Wie in Erwägungsgrund 934 der vorläufigen Verordnung ausgeführt, wird in Artikel 93 der Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz klargestellt, dass „die wichtigen Hightech- und New-Tech-Unternehmen, die vom Staat unterstützt werden sollen, [müssen bestimmte] Bedingungen [erfüllen]", wie z. B. „1. Sie sind Teil der wichtigen staatlich geförderten Hightech- und New-Tech-Bereiche". Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen klar ergibt, kommen nicht alle Unternehmen oder Wirtschaftszweige in den Genuss derselben steuerlichen Vorzugsbehandlung. Infolgedessen wurden die nach diesen Steuerregelungen bereitgestellten Subventionen als spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung betrachtet.

(568) Darüber hinaus kamen, wie in Erwägungsgrund 942 der vorläufigen Verordnung erwähnt, bestimmte Unternehmen in den Genuss eines ermäßigten Körperschaftsteuersatzes auf der Grundlage von Kriterien im Zusammenhang mit ihrem physischen Standort, insbesondere wenn ein Unternehmen in der westlichen Region ansässig ist. In diesem Fall vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Steuerregelung spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 3 der Grundverordnung war, da sie auf bestimmte Unternehmen in einer bestimmten geografischen Region beschränkt war. Infolgedessen wurden die nach diesen Steuerregelungen bereitgestellten Subventionen als spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 3 der Grundverordnung betrachtet.

(569) In Bezug auf bestimmte Unternehmen, die nicht in den Genuss des ermäßigten Körperschaftsteuersatzes kamen, vertrat die Kommission die Auffassung, dass bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein mussten, um für die HNTE-Bescheinigung in Betracht zu kommen. Die Tatsache, dass bestimmte BEV-Hersteller nicht alle Bedingungen erfüllten oder die HNTE-Bescheinigung nicht beantragt haben, belegt nicht, dass diese Regelung unspezifisch ist.

(570) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission nicht auf das Argument der chinesischen Regierung eingegangen sei, dass die Körperschaftsteuerermäßigung für HNTE nicht auf ein hinreichend abgegrenztes Segment der chinesischen Wirtschaft beschränkt sei, um als „spezifisch" im Sinne des Artikels 2.1 Buchstabe a des Subventionsübereinkommens zu gelten.

(571) Die Kommission wies darauf hin, dass sie in den Erwägungsgründen 567 und 568 der vorliegenden Verordnung auf ebendiese Bemerkung zur Spezifität eingegangen sei.

(572) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Spezifität eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 941 bis 943 der vorläufigen Verordnung dargelegten Feststellungen.

c) Berechnung der Höhe der Subvention

(573) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, dass für diese Subventionsregelung zu Unrecht eine Subventionsspanne angegeben worden sei. Diesem Vorbringen wurde stattgegeben.

([97]) EU — Ripe Olives, Erste schriftliche Stellungnahme der EU, Rn. 190 und 193.
([98]) Bericht des Rechtsmittelgremiums US — Aircraft (Zweite Beschwerde), Rn. 753.

(574) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zur Berechnung der Höhe der Subvention für dieses Programm gemäß den Erwägungsgründen 944 und 945 der vorläufigen Verordnung.

(575) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Subventionierung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Körperschaftsteuerermäßigungen für Hightech- und New-Tech-Unternehmen

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	0,36 %

3.8.2. *Zu Vorzugsbedingungen erfolgender Abzug von FuE-Ausgaben vor Steuern*

a) Rechtsgrundlage

(576) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zur Rechtsgrundlage gemäß Erwägungsgrund 949 der vorläufigen Verordnung.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(577) Nach der vorläufigen Unterrichtung wies die SAIC Group darauf hin, dass sie der Annahme der Kommission widerspreche, dass alle Forschungs- und Entwicklungsprojekte und die damit verbundenen Steuerbefreiungen, die sich auf eines ihrer Unternehmen beziehen, nur die untersuchte Ware betreffen. Die SAIC Group wandte ein, dass keine Informationen oder Erläuterungen zur Anwendung des Artikels 28 und zur Art und Weise vorgelegt worden seien, wie die Berechnung der Höhe der Subvention anschließend für die SAIC Group selbst berechnet worden sei.

(578) Die SAIC Group wandte ein, dass das betreffende Unternehmen während des Kontrollbesuchs einen Bericht über FuE-Aufwendungen und einen Bericht des Steuervertreters des Unternehmens als Beleg vorgelegt habe, und dass im Bericht des Steuervertreters nicht erwähnt werde, dass die angefallenen FuE-Aufwendungen spezifisch für die untersuchte Ware seien. Die SAIC Group erinnerte daran, dass der Anteil von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor am Umsatz dieses Unternehmens bei der Berechnung der Subventionsspanne hätte berücksichtigt werden müssen.

(579) Die Kommission widersprach dem Einwand der SAIC Group und stellte fest, dass das betreffende Unternehmen nur einen Teil der angeforderten Informationen vorgelegt hatte, obwohl sie ohne Weiteres verfügbar waren. Es wurde keine vollständige Kopie des angeforderten Berichts des Steuervertreters mit Angaben zu den FuE-Aufwendungen und -Projekten vorgelegt, auf die sich der Abzug bezog. Insbesondere weigerte sich die SAIC Group, die angeforderten Informationen zu übermitteln, die in der gemeinsam unterzeichneten Liste der während des Kontrollbesuchs nicht vorgelegten Dokumente aufgeführt sind.

(580) Entgegen dem Einwand der SAIC Group legte die Kommission in den spezifischen Vorunterrichtungsunterlagen die erforderliche Erklärung vor, in der sie erklärte, dass sie den Vorteil dem BEV-Umsatz zugerechnet hat, da keine überprüften Informationen vorliegen, die darauf hindeuten, dass die FuE-Aufwendungen und -Projekte andere Waren betreffen und sich nicht auf die untersuchte Ware bezogen. Folglich war die Kommission der Auffassung, dass sie ausreichende Informationen über die zugrunde liegenden Gründe vorgelegt hatte, warum und wie sie die verfügbaren Informationen angewandt hatte. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen, und die Feststellungen unter Erwägungsgrund 950 der vorläufigen Verordnung werden hiermit bestätigt.

c) Vorteil

(581) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zum Vorteil gemäß Erwägungsgrund 951 der vorläufigen Verordnung.

d) Spezifität

(582) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung beanstandete die BYD Group die Feststellung der Kommission in Erwägungsgrund 952 der vorläufigen Verordnung, wonach die steuerliche Verrechnung für FuE eine steuerliche Vorzugsbehandlung darstelle, da ihre Anwendung laut den Vorschriften selbst auf Unternehmen beschränkt sei, denen in bestimmten staatlich festgelegten vorrangigen Hightech-Bereichen (beispielsweise im BEV-Sektor) FuE-Aufwendungen entstehen. Die BYD Group argumentierte, dass bei FuE-Aufwendungen, die einem Unternehmen im Rahmen seiner FuE-Tätigkeiten entstehen, ein zusätzlicher Betrag von 100 % der tatsächlich angefallenen FuE-Aufwendungen vor der Entrichtung der Steuern abgezogen werden müsse, und dass alle Unternehmen in China, die juristische Personen sind, in den Genuss der Verrechnung kommen könnten.

(583) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung wiederholten die BYD Group und die chinesische Regierung, dass die Körperschaftsteuerermäßigung, die sich aus Vorzugsregelungen betreffend den Abzug von FuE-Ausgaben vor Steuern ergibt, nicht spezifisch im Sinne des Artikels 2.1 Buchstabe b des Subventionsübereinkommens sei, da die Kriterien für die Gewährung der Körperschaftsteuerermäßigung für HNTE auf objektiven Kriterien beruhten, die automatisch und strikt eingehalten würden, sodass die in Kapitel IV des Körperschaftsteuergesetzes festgelegten Beschränkungen nicht spezifisch seien. Beide Parteien brachten ferner vor, dass im Lichte von Artikel 30 des Körperschaftsteuergesetzes, Artikel 95 der Durchführungsverordnung zum Körperschaftsteuergesetz und Artikel 4 der Bekanntmachung über die Verbesserung der Senkung der FuE-Entwicklungskosten diese Regelung auf alle Arten des verarbeitenden Gewerbes anwendbar sei.

(584) Die Kommission stimmte der Auslegung der Gesetze und Durchführungsmaßnahmen durch die chinesische Regierung und die BYD Group nicht zu, denn diese zeigen, dass das Programm auf bestimmte von der chinesischen Regierung unterstützte Wirtschaftszweige und Unternehmen beschränkt ist, und dass dafür Kriterien gelten, die weder objektiv noch neutral zu sein scheinen, beispielsweise das Kriterium, dass ihre Produktion zu den „wichtigen staatlich geförderten Hightech- und New-Tech-Bereichen“ gehören muss. Wie bereits in Erwägungsgrund 941 der vorläufigen Verordnung dargelegt, ist diese Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da sie nur für Unternehmen gilt, die in bestimmten Hightech-Bereichen wie dem BEV-Wirtschaftszweig tätig sind. Darüber hinaus ist in Artikel 30 des chinesischen Körperschaftsteuergesetzes vorgesehen, dass FuE-Aufwendungen, die Unternehmen im Bereich der Entwicklung neuer Technologien, neuer Produkte und neuer Techniken entstehen, bei der Berechnung des zu versteuernden Einkommens zusätzlich abgezogen werden können, während in Artikel 95 der Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz dargelegt wird, wie sich dieser Abzug zusammensetzt, während in Artikel 4 der Bekanntmachung über die Verbesserung der Senkung der FuE-Entwicklungskosten die Wirtschaftszweige aufgeführt sind, für die der Abzug vor Steuern nicht gilt (z. B. Tabakherstellung, Hotel und Gastronomie, Groß- und Einzelhandel, Immobilien, Leasing und gewerbliche Dienstleistungen, Unterhaltung und alle anderen vom Finanzministerium und der staatlichen Steuerverwaltung festgelegten Wirtschaftszweige). Die Kommission erinnert daran, dass sie a) die Durchführungsbestimmungen zum Körperschaftsteuergesetz für ihre Bewertung der Spezifität bereits in Erwägungsgrund 934 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 567 der vorliegenden Verordnung analysiert hat, b) die in den spezifischen von der BYD Group eingereichten Artikel und Unterlagen enthaltenen Beweise nichts an den Feststellungen der Kommission zur Spezifität ändern und tatsächlich vielmehr bestätigen, dass diese Regelung nicht für alle Wirtschaftszweige gilt. Insbesondere aus Artikel 30 des chinesischen Körperschaftsteuergesetzes und Artikel 4 der Bekanntmachung über die Verbesserung der Senkung der FuE-Entwicklungskosten geht hervor, dass diese Subvention spezifisch ist, da sie nur für eine bestimmte Anzahl von Wirtschaftszweigen gilt, d. h. für diejenigen, die mit der Entwicklung neuer Technologien, neuer Produkte und neuer Techniken befasst sind, und nicht alle Unternehmen von dieser profitieren können. Die Kommission bewertete diese Subvention daher als anfechtbar. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(585) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zur Spezifität gemäß Erwägungsgrund 952 der vorläufigen Verordnung.

e) Berechnung der Höhe der Subvention

(586) Die Subventionsspanne der SAIC Group für den Abzug von FuE-Ausgaben vor Steuern wurde infolge der in Erwägungsgrund 652 dieser Verordnung beschriebenen Berichtigung aktualisiert.

(587) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zur Berechnung der Höhe der Subvention gemäß den Erwägungsgründen 953 und 954 der vorläufigen Verordnung.

Zu Vorzugsbedingungen erfolgender Abzug von FuE-Ausgaben vor Steuern

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	0,57 %
Geely Group	0,03 %
SAIC Group	1,47 %

3.8.3. *Steuerbefreiung für Dividendenausschüttungen zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen*

a) Rechtsgrundlage

(588) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zur Rechtsgrundlage in den Erwägungsgründen 956 und 957 der vorläufigen Verordnung.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(589) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung, die Geely Group und die SAIC Group vor, dass keine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts vorliege, da nach Artikel 10 Absatz 1 des chinesischen Körperschaftsteuergesetzes an Investoren gezahlte Einkünfte aus Kapitalbeteiligungen wie Dividenden und Boni bei der Berechnung des steuerpflichtigen Einkommens abgezogen werden müssten, um eine Doppelbesteuerung zu vermeiden. Folglich stelle die fragliche Steuerbefreiung keinen Verzicht auf staatliche Einnahmen dar, und es liege keine Subvention im Sinne des Artikels 1.1 des Subventionsübereinkommens vor. Darüber hinaus wies die chinesische Regierung darauf hin, dass die Kommission diesen Sachverhalt in ihrer Analyse nicht behandelt habe. Parallel dazu wies die Geely Group darauf hin, dass das chinesische Steuersystem darauf ausgelegt sei, die Doppelbesteuerung zu beenden und sich an internationale Normen anzupassen.

(590) Obwohl die Kommission zustimmte, dass die Beseitigung der Doppelbesteuerung eine international anerkannte Steuerpraxis ist, gilt sie nicht in allen Ländern gleichermaßen. Die chinesische Regierung hat nicht dargelegt, wie durch den fraglichen Abzug konkret eine Doppelbesteuerung vermieden wird (d. h. durch den Nachweis, dass die unter die Befreiung fallenden Dividenden an anderer Stelle besteuert werden und die Regel nur Situationen der Doppelbesteuerung erfasst). Wie von der Kommission bereits in Erwägungsgrund 959 der vorläufigen Verordnung festgestellt, handelt es sich bei dieser Regelung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis.

(591) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung ihr Vorbringen, es gebe keinen Einnahmenverzicht, und verwies auf ihre Fragebogenantwort und Artikel 10 Absatz 1 des Körperschaftsteuergesetzes, in dem sie darauf hinwies, dass „an Investoren gezahlte Dividenden und Boni nicht vom steuerpflichtigen Einkommen abgezogen werden können“ und dass „die Tochtergesellschaft die entsprechende Körperschaftsteuer bereits gezahlt hat, bevor sie die Dividenden ausschüttet“. Aus diesen Gründen argumentierte die chinesische Regierung, dass „zur Vermeidung von Doppelbesteuerung Dividenden- und Bonuseinkünfte nicht ein zweites Mal der Körperschaftsteuer unterlägen“, da „die Dividenden und Boni von gebietsansässigen Unternehmen ausgeschüttet würden, nachdem die Gewinnsteuer bereits gezahlt worden sei“.

(592) Nach einer weiteren Analyse bestätigte die Kommission ihre Einschätzung, dass eine Subvention in Form eines Einnahmenverzichts vorliegt. In diesem Zusammenhang verwies sie auf Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 7 des Körperschaftsteuergesetzes. Während in Artikel 6 Absatz 4 des Körperschaftsteuergesetzes festgelegt ist, dass Dividenden, Bonuszahlungen oder andere Erträge aus Kapitalbeteiligungen Teil der Gesamteinkünfte eines Unternehmens sind, werden in Artikel 7 Gewinne aus Dividenden, Bonusemissionen oder anderen Erträgen aus Kapitalbeteiligungen nicht als Teil der nicht steuerpflichtigen Einkünfte im Sinne des Körperschaftsteuergesetzes aufgeführt. Daher erfolgt die Vermeidung der Doppelbesteuerung nicht automatisch, d. h., Dividenden sind Teil des zu versteuernden Einkommens, es sei denn, die Bestimmungen von Kapitel IV „Steueranreize“, in dem die Voraussetzungen für eine solche Steuerbefreiung festgelegt sind, finden Anwendung. Auf dieser Grundlage vertrat die Kommission die Auffassung, dass Artikel 26 des Körperschaftsteuergesetzes zu einem Einnahmenverzicht seitens der chinesischen Regierung führt, und wies dieses Vorbringen zurück.

(593) Daher bestätigte die Kommission die Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 958 der vorläufigen Verordnung.

c) Vorteil

(594) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Feststellungen zum Vorteil gemäß Erwägungsgrund 959 der vorläufigen Verordnung.

d) Spezifität

(595) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die SAIC Group vor, die Kommission habe nicht nachgewiesen, dass die mutmaßliche Subvention auf bestimmte Unternehmen beschränkt sei. Außerdem sei dieses angebliche Programm nicht spezifisch, da die Kriterien für die Förderfähigkeit im Rahmen des Programms objektiv seien und horizontal für alle gebietsansässigen Unternehmen unabhängig von den betroffenen Wirtschaftszweigen/Waren oder geografischen Standorten gälten. Die chinesische Regierung und die SAIC Group wiederholten, dass die Kommission fälschlicherweise Artikel 25 und Artikel 26 Absatz 2 des chinesischen Körperschaftsteuergesetzes korreliere, aber, wie auch in der Antwort der chinesischen Regierung auf den Fragebogen erläutert, Artikel 26 Absatz 2 unabhängig von Artikel 25 anwendbar sei. Die SAIC Group erhob Einwände gegen die Feststellungen in Erwägungsgrund 960 der vorläufigen Verordnung und gab an, dass die Steuerbefreiung für Dividenden zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen de facto spezifisch sei und die Subventionsregelung daher rechtlich nicht spezifisch sei. Sie argumentierte ferner, dass in Artikel 83 der Durchführungsverordnungen zum Körperschaftsteuergesetz klargestellt werde, dass dieses Programm allen Unternehmen offenstehe, solange diese Gewinne von einem gebietsansässigen Unternehmen durch Direktinvestitionen in ein anderes gebietsansässiges Unternehmen erzielt würden. Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung dasselbe Vorbringen und wies darauf hin, dass das Programm die in Artikel 2.1 des Subventionsübereinkommens aufgestellten Anforderungen hinsichtlich der Spezifität nicht erfülle, da Unternehmen die Anforderung des Artikels 25 des Körperschaftsteuergesetzes nicht erfüllen müssten.

(596) Die SAIC Group brachte ferner vor, dass die Rechtsprechung des United States Court of International Trade habe bestätigt habe, dass das Programm für Dividendenausschüttungen zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen allen Unternehmen und Wirtschaftszweigen offenstehe, deren Investitionsgewinne aus Investitionen in andere gebietsansässige Unternehmen erzielt würden, und nicht ausdrücklich auf eine Liste von Unternehmen beschränkt sei ([99]).

(597) Die Kommission widersprach den Einwänden der chinesischen Regierung und der SAIC Group und vertrat die Auffassung, dass Artikel 26 Absatz 2 des Körperschaftsteuergesetzes Teil von Kapitel IV „Steuervorteile“ sei, das eine Reihe von Steuervergünstigungen vorsehe, bei denen es sich um Ausnahmen von den allgemeinen Steuervorschriften handele. Wie zudem in Erwägungsgrund 957 dargelegt, heißt es in Artikel 25 des Körperschaftsteuergesetzes, der als Einleitungsteil für Kapitel IV „Steuervergünstigungsregelungen“ steht: „Der Staat gewährt Unternehmen, die in Branchen oder Projekten tätig sind, deren Entwicklung vom Staat besonders unterstützt und gefördert wird, Körperschaftsteuerpräferenzen“. Darüber hinaus ist in Artikel 26 Absatz 2 festgelegt, dass die Steuerbefreiung für Erträge aus Kapitalbeteiligungen zwischen „förderfähigen gebietsansässigen Unternehmen“ gilt; der Anwendungsbereich wird also offenbar auf bestimmte gebietsansässige Unternehmen beschränkt. Die Kommission vertrat daher die Ansicht, dass eine solche Sondersteuerregelung auf bestimmte Wirtschaftszweige beschränkt ist, die vom Staat speziell unterstützt und gefördert werden, wie zum Beispiel der BEV-Sektor, und daher spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung ist. Dies wird auch durch die englische Ausfertigung der Körperschaftsteuererklärung (Formular A107010, Zeile 3) bestätigt, die von mehreren in die Stichprobe einbezogenen Konzernen eingereicht wurde und in der es in der chinesischen Version der Steuererklärung heißt, dass „II) Dividenden, Boni und sonstige Erträge aus Kapitalbeteiligungen zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen von der Körperschaftsteuer befreit sind (4 + 5+ 6 + 7+ 8)“.

(598) Was den Verweis auf den United States Court of International Trade betrifft, so wies die Kommission eine solche Bezugnahme mit der Begründung zurück, dass eine solche Zuständigkeit nicht Teil der Rechtsordnung der EU sei. Die Kommission stellte ferner fest, dass nach dieser Veröffentlichung weiterhin feststeht, dass das US-Handelsministerium Artikel 26 Absatz 2 des Körperschaftsteuergesetzes sowohl de jure als auch de facto als spezifisch betrachtet ([100]).

(599) Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen und die Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 960 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

([99]) Siehe Risen Energy Co., Ltd, klagende Partei, JA Solar Technology Yangzhou Co., Ltd., et al., konsolidierte klagende Parteien, gegen Vereinigte Staaten, Consol. Slip Op. 23-148, https://www.cit.uscourts.gov/sites/cit/files/23-148.pdf.

([100]) Rechtssache #C-570-980, Administrative Review of the Countervailing Duty Order on Crystalline Silicon Photovoltaic Cells, Whether or not Assembled in Modules, from the People's Republic of China, Decision Memorandum for the Final Results.

e) Berechnung der Höhe der Subvention

(600) Die Subventionsspanne der SAIC Group und der Geely Group in Bezug auf die Steuerbefreiung für Dividenden zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen wurde infolge der in den Erwägungsgründen 652 und 654 der vorliegenden Verordnung beschriebenen Berichtigung aktualisiert.

(601) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 961 und 962 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

Steuerbefreiung für Dividendenausschüttungen zwischen qualifizierten gebietsansässigen Unternehmen

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
Geely Group	0,16 %
SAIC Group	1,06 %

3.8.4. *Beschleunigte Abschreibung der von Hightech-Unternehmen verwendeten Ausrüstung*

(602) Da zu dieser Regelung keine Stellungnahmen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 963 bis 967 bestätigt.

3.8.5. *Abzug der Einnahmen aus Technologietransfers*

(603) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung wies die chinesische Regierung in einer allgemeinen Stellungnahme zum Abzug der Einnahmen aus Technologietransfers darauf hin, dass die Kommission der chinesischen Regierung während der Untersuchungs- und Überprüfungsphase des Verfahrens keine Gelegenheit gegeben habe, Informationen oder Stellungnahmen zu dieser Regelung vorzulegen.

(604) Die Kommission betrachtet diesen Abzug jedoch nicht als neue Subventionsregelung. Sie ist einer der im Körperschaftsteuergesetz vorgesehenen Steuerabzüge für Unternehmen im Hightech- und New-Tech-Bereich. Alle Steuerabzüge nach den Körperschaftsteuergesetzen waren Teil des Untersuchungsverfahrens, da sie Gegenstand der Einleitungsbekanntmachung sowie des Einleitungsdokuments und des Memorandums waren.

a) Rechtsgrundlage, Untersuchungsergebnisse und Vorteil

(605) Da keine Stellungnahmen eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 969 bis 971 der vorläufigen Verordnung getroffenen Schlussfolgerungen bestätigt.

b) Spezifität

(606) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe nicht angegeben, auf welcher Grundlage sie diese Subvention als spezifisch ansehe, da in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a und Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung völlig unterschiedliche Kriterien für die Spezifität festgelegt seien.

(607) Die chinesische Regierung wies ferner darauf hin, dass diese Subvention nicht als Ausfuhrsubvention im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung und des Artikels 3.1 Buchstabe a des Subventionsübereinkommens angesehen werden könne, da sie nicht von der Ausfuhr der untersuchten Waren abhinge und nicht an diese gebunden sei.

(608) Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe keine Beweise dafür vorgelegt, dass der fragliche Abzug auf bestimmte Unternehmen oder bestimmte Wirtschaftszweige beschränkt sei. Nach der endgültigen Unterrichtung fügte sie hinzu, dass dieses Programm weder rechtlich noch faktisch spezifisch sei, da Unternehmen, die in der gesamten chinesischen Wirtschaft am Technologietransfer beteiligt seien, förderfähig seien.

(609) Die chinesische Regierung brachte vor, dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass der Abzug der Einnahmen aus dem Technologietransfer von der Ausfuhrleistung abhänge, und dass sie nicht auf die Stellungnahme der chinesischen Regierung eingegangen sei, wonach die Regelung nicht von der Ausfuhr der in erster Linie untersuchten Waren abhängig und an diese gebunden sei. Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, dass Artikel 3.1 Buchstabe a des Subventionsübereinkommens Dienstleistungen, d. h. Technologien, die nicht in den Anwendungsbereich des Subventionsübereinkommens fallen, nicht erfasse.

(610) Erstens betrachtete die Kommission diesen Abzug auf der Grundlage des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung als spezifisch, da dieser Abzug ausdrücklich auf Unternehmen beschränkt sei, die am Technologietransfer beteiligt sind.

(611) Darüber hinaus sehe die entsprechende Bekanntmachung Nr. 212 von 2009 ([101]) keine objektiven, gesetzlich festgelegten und überprüfbaren Kriterien vor, die neutral, wirtschaftlich und horizontal anwendbar wären. Die Bekanntmachung beziehe sich auf zusätzliche Ermessenskriterien für die Förderfähigkeit, wie z. B.:

— übertragene Technologien müssen in den (nicht näher bezeichneten) Anwendungsbereich der Technologien fallen, über den das Finanzministerium und die staatliche Steuerverwaltung entscheiden,

— beantragte „Anerkennung der Übertragung" durch die (nicht näher bezeichneten) Wissenschafts- und Technologiebehörden auf Provinzebene und darüber,

— beantragte „Anerkennung der Übertragung ins Ausland" durch die (nicht näher bezeichneten) Handelsbehörden auf Provinzebene und darüber,

— sonstige von den Steuerbehörden des Staatsrats festgelegte Kriterien.

(612) Die Kommission verwies auch auf Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung und die rechtliche Spezifität, da die Kommission feststellen konnte, dass der Vorteil bei den Unternehmen, bei denen der fragliche Steuerabzug angefochten wurde, von der Ausfuhrleistung der Unternehmen abhing.

(613) Die Kommission verwies auf Erwägungsgrund 968 der vorläufigen Verordnung, in dem sie festgestellt hatte, dass durch die Steuerverrechnung für Technologietransfers Unternehmen eine steuerliche Vorzugsbehandlung für ihre Ausfuhrtätigkeiten gewährt wurde. Diese Tatsache stützt sich auch auf die von dem betreffenden Unternehmen ausgetauschten Informationen: „Der Abzug bei einem Technologietransfer erfolgt für die ins Ausland transferierte Technologie", wie dies im Bericht über den Kontrollbesuch, der diesem Unternehmen übermittelt wurde, dargelegt wird und was auch nicht bestritten wurde. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(614) Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen und die Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 972 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

c) Berechnung der Höhe der Subvention

(615) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung wies die Geely Group auf einen möglichen Fehler bei der Berechnung des Subventionssatzes für diesen Abzug hin. Insbesondere brachte das Unternehmen vor, dass der Vorteil für den Untersuchungszeitraum und nicht für das Geschäftsjahr 2022 berechnet werden sollte.

(616) Wie bei anderen Körperschaftsteuerregelungen stützte sich die Kommission bei der Berechnung aller Steuervergünstigungen auf die Körperschaftsteuererklärung 2022, da der aus solchen Programmen erwachsene Vorteil in den Untersuchungszeitraum fiel und die Unterlagen für das Jahr 2022 die letzten Dokumente waren, die der Geely Group bis zum Abschluss des Überprüfungsverfahrens zur Verfügung standen. Das Vorbringen wurde zurückgewiesen und die in den Erwägungsgründen 973 und 974 der vorläufigen Verordnung angeführten Schlussfolgerungen wurden bestätigt.

Abzug der Einnahmen aus Technologietransfers

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
Geely Group	0,05 %

([101]) Bekanntmachung der staatlichen Steuerverwaltung über Fragen im Zusammenhang mit der Befreiung von bzw. der Ermäßigung der Körperschaftsteuer auf Erträge aus Technologietransfers.

3.8.6. *Befreiung von der Batterieverbrauchsteuer*

a) Rechtsgrundlage

(617) Da keine Stellungnahmen zur Rechtsgrundlage eingingen, wurden die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 976 bis 978 bestätigt.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(618) Da keine Stellungnahmen zu den Feststellungen dieser Untersuchung eingingen, wurde die Schlussfolgerung aus Erwägungsgrund 979 bestätigt.

c) Vorteil

(619) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, die Kommission habe das Vorliegen einer finanziellen Beihilfe im Sinne des Artikels 1.1 Buchstabe a Absatz 1 Ziffer ii des Subventionsübereinkommens nicht nachgewiesen, und es habe keinen Einnahmenverzicht gegeben, da es in China eine allgemeine Norm sei, auf ein breites Spektrum von Waren keine Verbrauchsteuer zu erheben. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt, als die chinesische Regierung den Bericht des Rechtsmittelgremiums über die Rechtssache USA/FSC, Rn. 90, zitierte, wonach die Grundlage für den Vergleich dessen, was andernfalls geschuldet worden wäre, „die von dem betreffenden Mitglied angewandten Steuervorschriften sein müssen“. Die chinesische Regierung erklärte, dass in diesem Zusammenhang bereits keine Steuerpflicht bestünde, da nur eine kleine Untergruppe von Luxuserzeugnissen und umweltschädlichen Waren nach den chinesischen Steuervorschriften der Verbrauchssteuer unterlägen und Batterien somit ausgeschlossen seien, und daher auch keine Steuerbefreiung vorliege.

(620) Die Kommission widersprach diesen Aussagen. Der Einwand der chinesischen Regierung, es sei „allgemein üblich“, auf ein breites Spektrum von Waren keine Verbrauchsteuer zu erheben, ist allgemein und unbegründet. Wie in Erwägungsgrund 976 der vorläufigen Verordnung erläutert, stützt sich das Programm hingegen auf spezifische Vorschriften für Batterien und Beschichtungen. Die chinesische Regierung hat nicht nachgewiesen, dass diese Steuerbefreiung auf der Grundlage objektiver Kriterien gewährt wird, und keine Beweise zur Untermauerung ihrer Aussagen vorgelegt. Jedenfalls steht die Tatsache, dass die Verbrauchsteuer in China nur Luxuserzeugnisse und umweltschädliche Produkte umfasst, nicht im Widerspruch zu den Schlussfolgerungen der Kommission. Darüber hinaus ist in der Rechtsgrundlage für diese Befreiung ausdrücklich die Erhebung von Verbrauchsteuern auf einige Arten von Batterien vorgesehen, dies gilt jedoch nicht für alle Arten von Batterien, da Lithium-Primärbatterien und Lithium-Ionen-Batterien davon ausgenommen sind (Erwägungsgrund 977 der vorläufigen Verordnung). Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass es zahlreiche Beweise dafür gibt, dass diese Subvention spezifisch ist. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(621) Da keine Stellungnahmen zu den Feststellungen dieser Untersuchung eingingen, wurde die Schlussfolgerung aus Erwägungsgrund 980 bestätigt.

d) Spezifität

(622) Aus denselben Gründen wie den in Erwägungsgrund 619 dieser Verordnung genannten argumentierte die chinesische Regierung, dass es keine Spezifität im Sinne des Artikels 2.1 des Subventionsübereinkommens geben könne. Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung fügte die chinesische Regierung hinzu, dass aus den in Erwägungsgrund 619 der vorliegenden Verordnung genannten Gründen keine Spezifität vorliegen könne und dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass diese Subvention nur einer hinreichend begrenzten Gruppe von Unternehmen oder Wirtschaftszweigen gewährt werde.

(623) Die Kommission war der Auffassung, dass die Rechtsgrundlage des in Abschnitt 3.8 Absatz 6 Buchstabe a genannten Programms zeigt, dass Batterien einer Verbrauchsteuer von 4 % unterliegen, Lithium-Primärbatterien und Lithium-Ionen-Batterien jedoch von der Erhebung der Verbrauchsteuer befreit sind, was sowohl die Kriterien des Artikels 1.1 Buchstabe a Nummer 1 Ziffer ii als auch des Artikels 2.1 des Subventionsübereinkommens erfüllt. Daher betrachtete die Kommission diese Subvention als spezifisch.

(624) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurde die Schlussfolgerung in Erwägungsgrund 981 bestätigt.

e) Berechnung der Höhe der Subvention

(625) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die BYD Group vor, dass die Kommission den Vorteil für einige konzerninterne Käufe von Batteriesätzen zweimal berechnet habe. Diesem Vorbringen wurde stattgegeben und die Berechnungen wurden entsprechend geändert.

(626) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug 1,33 % für die BYD Group.

(627) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen aus den Erwägungsgründen 982 bis 983 bestätigt.

Befreiung von der Batterieverbrauchsteuer

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
BYD Group	1,33 %

3.8.7. *Körperschaftsteuerermäßigung für Schlüsselindustrien*

(628) Die individuelle Untersuchung von Tesla (Shanghai) ergab, dass die Körperschaftsteuer für Schlüsselindustrien gesenkt wurde, was eine Subvention in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung darstellt.

a) Rechtsgrundlage

(629) Rechtsgrundlage dieses Programms ist die Ankündigung der staatlichen Steuerverwaltung der kommunalen Finanzbehörde Shanghai der kommunalen Kommission für Wirtschafts- und Informationstechnologie in Shanghai (Nr. 70 von 2020).

(630) In der Ankündigung wird eindeutig festgelegt, dass der ermäßigte Körperschaftsteuersatz wichtigen Industrieunternehmen vorbehalten ist.

b) Ergebnisse der Untersuchung

(631) Nach der individuellen Untersuchung von Tesla (Shanghai) stellte die Kommission fest, dass Tesla (Shanghai) im Untersuchungszeitraum als wichtiges Industrieunternehmen eingestuft wurde und in den Genuss eines ermäßigten Körperschaftsteuersatzes von 15 % kam.

c) Vorteil

(632) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis.

(633) Tesla (Shanghai) brachte vor, dass die Regelung, mit der Tesla (Shanghai) ein Vorzugssteuersatz von 15 % gewährt wurde, inzwischen eingestellt worden sei und daher nicht angefochten werden könne. Die zugrunde liegende Rechtsgrundlage und die vierteljährliche Steuererklärung für Vorauszahlungen vom 1. Quartal 2023 und 1. Quartal 2024 wurden als Nachweise vorgelegt.

(634) Die Kommission betont, dass die vierteljährliche Steuererklärung für Vorauszahlungen vom 1. Quartal 2024 zwar zeigt, dass das Unternehmen einem Steuersatz von 25 % unterliegt, die vierteljährlichen Steuererklärungen jedoch nicht endgültig sind und sich nur auf Vorauszahlungen beziehen. Dies greift daher nicht der Tatsache vor, dass Tesla (Shanghai) zu einem späteren Zeitpunkt rückwirkend erneut der Vorzugssteuersatz von 15 % gewährt werden könnte. Tatsächlich stammten die vorgelegten Beweise, mit denen Tesla (Shanghai) ein Vorzugssteuersatz von 15 % zuerkannt wurde, vom 19. Januar 2021, galten aber rückwirkend ab dem 1. Januar 2020 für Tesla (Shanghai) ([102]). Daher ist die Annahme, dass Tesla (Shanghai) nachträglich mit rückwirkender Anwendung der Vorzugssteuersatz von 15 % gewährt werden könnte, vertretbar. Da keine schlüssigen Beweise dafür vorlagen, dass Tesla (Shanghai) nicht wieder für einen solchen ermäßigten Steuersatz in Betracht käme, wurde das Vorbringen zurückgewiesen. Darüber hinaus wurde der Vorzugssteuersatz von 15 % gemäß den Bestimmungen der „Mitteilung des MIIT und der staatlichen Steuerverwaltung über die Körperschaftsteuerpolitik für Schlüsselindustrien im Gebiet Lingang New Area der China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone“ ([103]) und den Anforderungen der „Administrativen Maßnahmen für die Anerkennung der Förderfähigkeit von Vorzugsregelungen für Unternehmenserträge für Schlüsselindustrien im Gebiet Lingang New Area der China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone“ ([104]) gewährt. Es liegen keine Beweise dafür vor, dass Tesla (Shanghai) nicht mehr als Schlüsselindustrie im Lingang-Gebiet gilt und dass Tesla (Shanghai) daher nicht mehr für spätere Steuervergünstigungen infrage kommt.

(635) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte Tesla (Shanghai) vor, dass die in Erwägungsgrund 460 des Dokuments zur allgemeinen Unterrichtung enthaltene Analyse der Kommission unbegründet sei, da der Vorzugssteuersatz von 15 % im Einklang mit den Bestimmungen der „Bekanntmachung des MIIT und der Staatlichen Steuerverwaltung über die Körperschaftsteuerpolitik für Schlüsselindustrien in der Lingang New Area of the China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone“ gewährt wurde, in der es heißt, dass die Voraussetzungen erfüllende juristische Unternehmen ab dem Zeitpunkt ihrer Gründung für einen Zeitraum von fünf Jahren einem Vorzugssteuersatz von 15 % unterliegen. Da Tesla (Shanghai) 2018 gegründet wurde, war der Vorzugssteuersatz bis zum Jahr 2023 anwendbar. Vor diesem Hintergrund brachte das Unternehmen vor, dass schlüssige Beweise dafür vorlägen, dass das Unternehmen nicht wieder in den Genuss des Vorzugssteuersatzes im Rahmen der Körperschaftsteuersenkungsregelung kommen würde.

(636) Die Kommission stimmt diesem Vorbringen nicht zu und wies darauf hin, dass das Unternehmen keine Beweise dafür vorgelegt habe, dass es in keiner Form erneut von einer präferenziellen Steuerpolitik profitieren würde. Wie aus der Untersuchung hervorgeht, haben die verschiedenen Unternehmen in der Stichprobe unterschiedliche Steuervergünstigungsregelungen in Anspruch genommen, z. B. die Ermäßigung der Körperschaftsteuer für Unternehmen im Bereich Hochtechnologie und neue Technologien (HNTE) im Falle von BYD. Darüber hinaus verwies die Kommission darauf, dass sie in früheren Untersuchungen Fällen begegnet ist, in denen ähnliche Steuerregelungen weiter ausgeweitet wurden ([105]). Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(637) Darüber hinaus fügte Tesla (Shanghai) hinzu, dass sich die Berechnung im Falle einer Anfechtung dieser Regelung auf die Steuererklärung im Untersuchungszeitraum und nicht auf die Steuererklärungen von 2022 stützen sollte. Tesla (Shanghai) betonte, dass im UZ bereits mit früheren Belegen Steuervoranmeldungen für die ersten drei Quartale 2023 eingereicht worden seien, weshalb die Kommission diese Informationen zur Berechnung des Vorteils heranziehen sollte.

([102]) Eine Liste der förderfähigen Unternehmen ist online abrufbar unter http://www.jiyu-ip.com/index.php/Index/newsDeil/id/767.
([103]) https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202012/t456327.html.
([104]) https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202011/t455875.html.
([105]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/1519 der Kommission vom 14. September 2015 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Biodiesel mit Ursprung in den Vereinigten Staaten von Amerika im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 597/2009 des Rates (ABl. L 239 vom 15.9.2015, S. 99). Durchführungsverordnung (EU) 2021/1267 der Kommission vom 29. Juli 2021 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Biodiesel mit Ursprung in den Vereinigten Staaten von Amerika im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 277 vom 2.8.2021, S. 62).

(638) Die Kommission betonte, dass sich die Kommission, wie in Erwägungsgrund 442 des Dokuments zur allgemeinen Unterrichtung erläutert, bei der Berechnung aller Steuervorteile auf die Körperschaftsteuererklärung 2022 stützte, da der sich aus diesen Programmen ergebende Vorteil in den Untersuchungszeitraum (der auch das letzte Quartal 2022 umfasste) fiel. Dies wurde auch in Bezug auf andere Steuerregelungen so gehandhabt. Ein anderer Ansatz hätte auch zu einer Diskriminierung zwischen den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern und Tesla (Shanghai) geführt, dem eine individuelle Ermittlung gewährt wurde und bei dem der Kontrollbesuch Monate nach den Kontrollbesuchen bei den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern stattgefunden hat. Darüber hinaus verwies die Kommission darauf, dass die Kontrollbesuche bei den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern vor dem Kontrollbesuch bei Tesla (Shanghai) stattfanden und deren endgültigen Steuererklärungen für 2023 daher noch nicht vorlagen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

d) Spezifität

(639) Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Rechtsvorschriften selbst die Anwendung laut den Vorschriften selbst auf Unternehmen beschränkt ist, die in bestimmten vom Staat festgelegten vorrangigen Hightech-Bereichen tätig sind. Tesla (Shanghai) wurde in der Liste der förderfähigen Unternehmen eindeutig genannt.

(640) Somit beschränken die Rechtsvorschriften, nach denen die gewährende Behörde tätig ist, den Zugang zu einer Subvention ausdrücklich auf bestimmte Wirtschaftszweige und geografische Regionen.

e) Berechnung der Höhe der Subvention

(641) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde als Differenz zwischen der gesamten Steuerverbindlichkeit zum normalen Steuersatz und der gesamten Steuerverbindlichkeit zum reduzierten Steuersatz berechnet.

(642) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug für die Tesla (Shanghai) 0,66 %.

Ermäßigte Körperschaftsteuer für Schlüsselindustrien

Name des Unternehmens	Subventionsspanne
Tesla (Shanghai) (individuelle Ermittlung)	0,66 %

3.8.8. *Subventionierung in Bezug auf nicht mitarbeitende Unternehmen (SAIC Group)*

(643) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung lehnte die SAIC Group die Anwendung des Artikels 28 der Grundverordnung auf die FuE-Unternehmen ab, die, wie in den Erwägungsgründen 985 bis 988 der vorläufigen Verordnung dargelegt, keine Fragebogenantworten übermittelten. Man argumentierte, die Anwendung der verfügbaren Informationen hätte sich auf ein FuE-Unternehmen der SAIC Group stützen müssen. Insbesondere habe das überprüfte Unternehmen der SAIC Group nicht dieselben Subventionsregelungen in Anspruch genommen wie die Geely-Unternehmen, die die Kommission als verfügbare Informationen herangezogen habe. Außerdem habe das Unternehmen der SAIC Group, das den Fragebogen beantwortet habe, den Betrag der Zuschussprogramme auf der Grundlage seiner Rechnungslegung ordnungsgemäß angegeben.

(644) In Bezug auf den Lieferanten der Vorleistungen, der den Fragebogen nicht beantwortete, brachte die SAIC Group auch vor, dass die Kommission einen ähnlichen Ansatz verfolgen solle wie bei den FuE-Unternehmen, wie in Erwägungsgrund 989 der vorläufigen Verordnung dargelegt, d. h. sie solle die Subventionsbeträge anpassen für i) Vorzugsfinanzierungen, ii) Zuschussprogramme und iii) Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt.

(645) Wie bereits in Erwägungsgrund 988 der vorläufigen Verordnung erwähnt, konnte die Kommission die Angaben des verbundenen FuE-Unternehmens, das den Fragebogen beantwortet hatte, nur teilweise überprüfen. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Informationen nicht zuverlässig als Grundlage für die Heranziehung der verfügbaren Informationen in Bezug auf die anderen FuE-Unternehmen verwendet werden können. Deshalb beschloss die Kommission, sich auf die Höhe der Subventionierung, die für die überprüften FuE-Unternehmen der Geely Group ermittelt worden war, als angemessene verfügbare Informationen zu stützen. Sie vertrat daher die Auffassung, dass es für die Ermittlung der Höhe der Subventionierung nicht repräsentativ wäre, wenn man sich auf die teilweise überprüften Informationen nur eines FuE-Unternehmens der SAIC Group stützt, ohne über Informationen über FuE-Unternehmen zu verfügen, die keine Antworten auf den Fragebogen vorgelegt haben. Die SAIC Group hat nicht dargelegt, inwiefern die Verwendung dieser Tatsachen offensichtlich unangemessen wäre. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen. Aus denselben Gründen wies die Kommission auch das Vorbringen der SAIC Group in Bezug auf diesen Vorleistungs-Lieferanten zurück.

(646) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 985 bis 989 der vorläufigen Verordnung dargelegten Schlussfolgerungen.

(647) Die für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsspanne betrug 0,62 % für die SAIC Group.

3.9. **Sonstige Regelungen**

(648) Da keine neuen Elemente zu den in Erwägungsgrund 990 der vorläufigen Verordnung aufgeführten Programme vorlagen und aus Gründen der Verwaltungsökonomie hielt es die Kommission nicht für angemessen, eine Schlussfolgerung zur Anfechtbarkeit dieser Programme zu ziehen. Dies gilt unbeschadet der Prüfung dieser Maßnahmen durch die Kommission bei künftigen Überprüfungen.

3.10. **Schlussfolgerung zur Subventionierung**

3.10.1. *Zuweisungsmethode*

(649) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die SAIC Group vor, dass die Kommission von ihrer üblichen Praxis abgewichen sei, als sie 100 % der angeblichen Subventionsregelungen der Holding-/Finanzgesellschaften und bestimmter inländischer Vertriebsunternehmen zur Berechnung des Gesamtvorteils zugerechnet habe.

(650) Die SAIC Group wies darauf hin, dass die Untersuchungsbehörde nach Artikel 1 der Grundverordnung genaue und realistische Bewertungen der Weitergabe vornehmen müsse, um sicherzustellen, dass „[e]in Ausgleichszoll [eingeführt werden] kann, um eine Subvention auszugleichen, die mittelbar oder unmittelbar für die Herstellung, die Produktion, die Ausfuhr oder die Beförderung einer Ware gewährt wird, deren Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union eine Schädigung verursacht". Tatsächlich können Subventionen für die Herstellung, die Produktion, die Ausfuhr oder die Beförderung von Waren, die nicht in den zollrechtlich freien Verkehr in der EU übergeführt wurden, nicht angefochten werden. Dazu musste die Kommission ermitteln, welcher Teil einer mutmaßlichen Subvention der ausgeführten Ware zugutekam und welcher Teil der mutmaßlichen Subvention anderen Waren zugutekam, und zudem nachweisen, dass der Empfänger der Subvention (sofern nicht mit dem ausführenden Hersteller identisch) den Vorteil im Untersuchungszeitraum an den ausführenden Hersteller weitergegeben hat ([106]). Die SAIC Group brachte insbesondere vor, dass der weitergegebene Betrag auf den Prozentsatz der letztlich von der SAIC Group gehaltenen Beteiligung begrenzt werden sollte. Folglich wandte die SAIC Group ein, dass die finanziellen Beihilfen für

— Joint Venture-Hersteller (JV) nicht automatisch auf EU-Ausfuhren übertragen werden könnten, vor allem nicht die großen, nicht-chinesischen Automobilhersteller. Darüber hinaus produzierten und verkauften diese JV-Hersteller die untersuchten Waren ausschließlich auf dem Inlandsmarkt, weshalb davon ausgegangen werden könne, dass die von diesen JV-Herstellern erhaltenen Subventionen nicht automatisch innerhalb der SAIC Group übertragen werden.

— inländische Händler nicht standardmäßig an den Ausfuhrmarkt weitergegeben werden könnten, da es keine Überschneidungen zwischen diesen beiden Vertriebsketten gebe. Etwaige Subventionen, die der inländische Händler erhielt, beträfen die Verkäufe dieser Unternehmen auf dem Inlandsmarkt.

([106]) Bericht des Rechtsmittelgremiums, US — Softwood Lumber IV, Rn. 140-143; US — Washing Machines, Rn. 5.268.

— inländische Verbraucher, die BEV auf dem Inlandsmarkt kaufen, nicht an den Exportmarkt weitergegeben werden könnten, da BEV-Ausfuhren im Rahmen dieser Regelung nicht berücksichtigt wurden. Daher könnten im Rahmen dieser Regelung erhaltene Subventionen nicht standardmäßig über den EU-Ausfuhrmarkt weitergegeben werden.

(651) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die SAIC Group, dass die Analyse der Gemeinschaftsunternehmen und der Bewertungen der verbundenen Unternehmen neu bewertet werden sollte. Sie fügte hinzu, dass die Kommission zunächst festlegen sollte, was die „fehlenden Informationen" sind, und die gemäß Artikel 28 der BASR verfügbaren Informationen anwenden sollte. In diesem Zusammenhang beantragte die SAIC Group eine Prüfung des Ausmaßes der Mängel in Bezug auf jedes einzelne Unternehmen. Dann sollte die Kommission die Höhe des weitergegebenen Vorteils bestimmen.

(652) Die Kommission bestätigte ihre im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung vorgenommene Bewertung. Erstens legte die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 337 und 338 der vorläufigen Verordnung erwähnt und in dem Schreiben an die SAIC Group vom 15. Februar 2024 ([107]) veranschaulicht, eine Bewertung der fehlenden Informationen pro Unternehmen vor und gab der SAIC Group Gelegenheit, die fehlenden Informationen vorzulegen. Die SAIC Group hat jedoch davon abgesehen, diese fehlenden Informationen zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass angesichts der Beziehung zwischen den Unternehmen innerhalb der SAIC Group keine Weitergabeanalyse erforderlich war. Vielmehr musste die Kommission in Bezug auf Subventionen eine korrekte Zuweisungsmethode anwenden, da Geld austauschbar ist und unabhängig vom Markt, auf dem der Verkauf stattfindet, von einem verbundenen Unternehmen auf ein anderes übertragen werden kann. Darüber hinaus hat die Kommission bei der Berechnung des Prozentsatzes der Subventionierung für die betroffene Ware (Zuweisungsschlüssel) bereits die individuelle Situation jedes einzelnen Unternehmens der Gruppe geprüft. Bei Unternehmen, die Finanzdienstleistungen innerhalb der SAIC Group erbringen, berücksichtigte die Kommission die Tätigkeiten dieser Finanzunternehmen innerhalb der Gruppe. Bei den Inlandsgeschäften berücksichtigte die Kommission den entsprechenden relevanten Umsatz, der auch den Umsatz von Unternehmen umfasste, die ausschließlich auf dem chinesischen Inlandsmarkt tätig sind. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(653) Nach der vorläufigen Unterrichtung berichtigte die Kommission den Umsatz der SAIC Group, der zur Berechnung der Höhe der Subventionierung des Konzerns für die ordnungsgemäße Aufteilung der festgestellten Subventionen herangezogen worden war. Die Einzelheiten wurden dem Unternehmen in der spezifischen Unterrichtung vom 20. August 2024 mitgeteilt.

(654) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung berichtigte die Kommission den Umsatz der SAIC Group weiter, indem sie den Umsatz anderer Zweigniederlassungen innerhalb eines der ausführenden Unternehmen in dessen Berechnung aufnahm. Die Einzelheiten wurden dem Unternehmen in der spezifischen Unterrichtung vom 9. September 2024 mitgeteilt.

(655) Nach der vorläufigen Unterrichtung berichtigte die Kommission den Wert der Verkäufe der Geely Group in die Union, der zur Berechnung der Höhe der Subventionierung des Konzerns für die ordnungsgemäße Zuweisung der festgestellten Subventionen herangezogen worden war. Die Einzelheiten wurden dem Unternehmen in der spezifischen Unterrichtung mitgeteilt.

(656) Nach der vorläufigen Unterrichtung forderte die Geely Group, dass der Umsatz von Lieferanten-, FuE-, Vertriebs- und Finanzierungsunternehmen in den Gesamtumsatz einbezogen werden sollte, um den Gesamtbetrag des Vorteils zu ermitteln.

(657) Wie in der vorläufigen Unterrichtung erläutert, stellte die Kommission fest, dass in einem ersten Schritt die berechnete Subventionshöhe für jedes verbundene Unternehmen auf der Grundlage der Kategorie des Unternehmens oder der Spezifität der Subventionslinie der betroffenen Ware zugeordnet wurde. Folglich wurde die Umsatzquote für untergeordnete Montagebetriebe, FuE-Unternehmen und Vertriebsunternehmen zugrunde gelegt. Im zweiten Schritt wurde der Vorteil für die Geely Group als BEV-Umsatz der ausführenden/inländischen Hersteller innerhalb der Geely Group ausgedrückt — speziell der BEV-Umsatz mit unabhängigen Kunden, der über verbundene Unternehmen der Geely Group verkauft wurde. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

([107]) t24.001622.

3.10.2. *Auf andere mitarbeitende Unternehmen anwendbarer Zoll*

(658) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung wiesen die chinesische Regierung und GWM darauf hin, dass der auf mitarbeitende, nicht in die Stichprobe einbezogene Unternehmen anwendbare Zollsatz nach der vorläufigen Unterrichtung gestiegen sei, während die Zollsätze für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen gesunken seien.

(659) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung stellte die Kommission fest, dass die Berechnung des gewichteten durchschnittlichen Zollsatzes für nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende Unternehmen falsch war, da die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen bei bestimmten Regelungen nicht ordnungsgemäß gewichtet wurden. Folglich nahm die Kommission eine technische Berichtigung vor, die zu einer Erhöhung des Zolls für nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende Unternehmen (andere mitarbeitende Unternehmen) führte.

(660) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung forderte die chinesische Regierung die Kommission auf, die faktische Grundlage der für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen ermittelten Subventionsspanne offenzulegen, da die verfügbaren Informationen für die Berechnung der Höhe der Subventionierung für SAIC herangezogen worden seien.

(661) Nach Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung wurde der Gesamtbetrag der Subventionen für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller auf der Grundlage der gewogenen durchschnittlichen Höhe der anfechtbaren Subventionen berechnet, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe ermittelt wurde, wobei unerhebliche Beträge sowie die Subventionsbeträge, die unter den in Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung genannten Umständen ermittelt wurden, nicht berücksichtigt wurden. Bei der Ermittlung dieser Beträge berücksichtigte die Kommission allerdings auch Ergebnisse, die sich teilweise auf die verfügbaren Informationen stützten. Die Kommission ist der Auffassung, dass die in diesen Fällen berücksichtigten verfügbaren Informationen keine erheblichen Auswirkungen auf die zur angemessenen Ermittlung der Höhe der Subventionierung erforderlichen Informationen hatten, sodass die Ausführer, die nicht zur Mitarbeit bei dieser Untersuchung aufgefordert wurden, durch diesen Ansatz nicht benachteiligt werden ([108]). Insbesondere stellte die Kommission fest, dass die Finanzinstrumente wie forderungsbesicherte Wertpapiere oder Anleihen, auf die sie sich bei der Berechnung des sich aus solchen Regelungen ergebenden Vorteils stützte, weitgehend von dem Wirtschaftszweig für BEV im Allgemeinen und nicht nur in Ausnahmefällen genutzt wurden. Hätten die ausführenden Hersteller der Kommission diese Informationen im Rahmen einer vollständigen Mitarbeit übermittelt, hätte die Kommission die Informationen bei der Berechnung der Subventionsspanne auch ähnlich behandelt.

(662) Dies bedeutet, dass bei der Berechnung der Subventionsspanne für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller die Subventionsspannen, die für die Bereitstellung von Batterien zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt ermittelt wurden, die Subventionierung der nicht mitarbeitenden Unternehmen für die SAIC Group und die direkten Zuschüsse, die der Geely Group und der SAIC Group gewährt wurden, nicht berücksichtigt wurden.

(663) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachten das Unternehmen 24, die chinesische Regierung und der VDA vor, dass die für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen ermittelte gewogene durchschnittliche Subventionsspanne auch die Subventionsspanne von Tesla (Shanghai) umfassen sollte, da Tesla (Shanghai) der größte ausführende Hersteller chinesischer BEV während des und nach dem UZ gewesen sei. Der chinesischen Regierung zufolge würde die Einbeziehung der Subventionsspanne von Tesla (Shanghai) in die Berechnung des gewogenen durchschnittlichen Subventionszollsatzes für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen nicht gegen Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung verstoßen.

(664) Unternehmen 24 brachte insbesondere vor, dass Artikel 27 Absatz 1 der Grundverordnung nicht ausschließe, dass ein ursprünglich nicht ausgewählter ausführender Hersteller später in die Stichprobe einbezogen werden könne. Diese Partei brachte vor, dass mit einer Stichprobe gearbeitet werde, um die Untersuchung auf eine vertretbare Zahl von Parteien, Waren oder Geschäftsvorgängen oder auf das größte repräsentative Produktions-, Verkaufs- oder Ausfuhrvolumen zu beschränken, das in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden könne. Dieser Partei zufolge hätte die Kommission, wenn eine individuelle Ermittlung nach Artikel 27 Absatz 3 der Grundverordnung gewährt wird, ihre Feststellungen hinsichtlich des größtmöglichen Produktions-, Verkaufs- oder Ausfuhrvolumen treffen können, das in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden kann, und somit Tesla (Shanghai) in die Berechnung der gewogenen durchschnittlichen Subventionsspanne einbeziehen können.

([108]) Siehe sinngemäß auch WT/DS294/AB/RW, US — Zeroing (Artikel 21.5 DSU), Bericht des Rechtsmittelgremiums vom 14. Mai 2009, Rn. 453.

(665) Die Kommission bestritt nicht, dass Tesla (Shanghai) einer der größten ausführenden Hersteller war. Jedoch betrachtete die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 57 und 59 der vorläufigen Verordnung dargelegt wird, ihre Auswahl der Stichprobe von drei verschiedenen Ausfuhrgruppen als das größte repräsentativste Volumen, das sie innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersuchen konnte, wobei sie nicht nur die absoluten Zahlen für Produktion, Verkäufe und Ausfuhren berücksichtigte, sondern auch eine Reihe zusätzlicher Elemente, um die Repräsentativität der Stichprobe zu bewerten, darunter die Vielfalt der in verschiedenen Marktsegmenten verkauften BEV-Modelle, die Repräsentativität der Unternehmen/Gruppen hinsichtlich der potenziellen Förderfähigkeit der im Vermerk über die Hinlänglichkeit der Beweise enthaltenen Regelungen und die Gesamtproduktionskapazität, einschließlich Kapazitätsreserven, auf der Grundlage der im Stichprobenformular enthaltenen Informationen. Daraus folgt, dass die Stichprobe in Subventionsuntersuchungen im Allgemeinen und in dieser spezifischen Untersuchung entgegen dem Vorbringen der chinesischen Regierung auch auf anderen Faktoren als der Produktion oder den Ausfuhrmengen wie der Repräsentativität der Subventionierung und nicht (nur oder hauptsächlich) auf den Mengen beruht. Diese Untersuchung bestätigte, dass Tesla (Shanghai) ein einzigartiges Unternehmen ist, das für die Höhe der Subventionierung anderer BEV-Hersteller in China nicht repräsentativ ist.

(666) In Bezug auf das spezifische Vorbringen von Unternehmen 24 vertrat die Kommission die Auffassung, dass nach Artikel 27 Absatz 1 eine Stichprobe gebildet werden kann, wenn die Zahl der Ausführer groß ist, was aufgrund der Zahl der bei der Auswahl der Stichprobe eingegangenen Antworten der Fall war. Darüber hinaus betrachtete die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 57 und 59 der vorläufigen Verordnung dargelegt, ihre Auswahl der Stichprobe aus drei verschiedenen Ausfuhrgruppen als die größte repräsentative Menge, die in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden konnte. Die Tatsache, dass Tesla (Shanghai), dem einzigen Unternehmen, das einen entsprechenden Antrag stellte, eine individuelle Ermittlung nach Artikel 27 Absatz 3 gewährt wurde, weil seine Untersuchung nicht als übermäßig belastend angesehen wurde, ändert nichts an der Schlussfolgerung, dass das Stichprobenverfahren repräsentativ war. Darüber hinaus ist in den Bestimmungen des Artikels 27 Absatz 3 nicht vorgesehen, dass Unternehmen, denen eine individuelle Ermittlung gewährt wurde, in die Stichprobe einbezogen werden.

(667) Auf dieser Grundlage vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Stichprobe nach Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung auch die repräsentativste Stichprobe für die Berechnung des Zolls für nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende Parteien war, und wies das Vorbringen zurück.

3.10.3. *Berechnung der Subventionsspanne*

(668) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen berechnete die Kommission die Höhe der anfechtbaren Subventionen für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller nach den Bestimmungen der Grundverordnung, indem sie die Subventionen und Subventionsprogramme jeweils einzeln prüfte und die ermittelten Zahlen addierte, um die Gesamthöhe der Subvention der jeweiligen Gruppe ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum zu ermitteln. Zur Berechnung der nachstehenden Gesamthöhe der Subventionierung berechnete die Kommission zunächst den Prozentsatz der Subventionierung, d. h. die Höhe der Subventionen als prozentualen Anteil am Gesamtumsatz des Unternehmens. Dieser Prozentsatz wurde dann herangezogen, um die Subvention zu berechnen, die den im UZ getätigten Ausfuhren der betroffenen Ware in die Union zuzurechnen ist. Anschließend wurden die Höhe der Subvention je im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführtes Stück der betroffenen Ware und die nachstehenden Spannen als Prozentsatz des CIF-Wertes (Cost, Insurance, Freight — Kosten, Versicherung und Fracht) derselben Ausfuhren je Stück berechnet.

(669) Nach Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung wurde der Gesamtbetrag der Subventionen für die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller auf der Grundlage der gewogenen durchschnittlichen Höhe der anfechtbaren Subventionen berechnet, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe ermittelt wurde, wobei unerhebliche Beträge sowie die Subventionsbeträge, die unter den in Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung genannten Umständen ermittelt wurden, nicht berücksichtigt wurden. Wie in Erwägungsgrund 661 der vorliegenden Verordnung dargelegt, berücksichtigte die Kommission die Höhe der anfechtbaren Subventionen jedoch nicht in der Berechnung des gewogenen Durchschnitts für diejenigen Regelungen und Unternehmen, bei denen die Feststellungen teilweise auf den zur Ermittlung dieser Beträge verfügbaren Informationen beruhten.

(670) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung forderte die chinesische Regierung die Kommission auf, die Grundlage für die Subventionsspanne der nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmen offenzulegen. Die Kommission erläuterte ihre Berechnung des gewogenen Durchschnitts in Erwägungsgrund 661 der vorliegenden Verordnung. Darüber hinaus legte die Kommission auch eine nichtvertrauliche Fassung der zugrunde liegenden Berechnung vor. Im Einklang mit Artikel 29 Absatz 4 verwendete die Kommission Spannen für die CIF-Werte, um die Vertraulichkeit der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern übermittelten Daten zu wahren.

(671) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen sollten folgende endgültigen Ausgleichszölle gelten, und zwar auf der Basis des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt:

Unternehmen	Subventionsspanne
BYD Group: — 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 %
Geely Group: — 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 %
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	35,3 %
Tesla (Shanghai) (individuelle Ermittlung)	7,8 %
Andere kooperierende Unternehmen	20,7 %
Alle übrigen Unternehmen	35,3 %

4. SCHÄDIGUNG

(672) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung gingen Stellungnahmen zur Schädigung vonseiten der CCCME, der chinesischen Regierung, der Geely Group, des Unternehmens 18, des Unternehmens 24 und des VDA ein.

(673) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung gingen Stellungnahmen zur Schädigung von der CCCME, der chinesischen Regierung und dem CAAM ein.

4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion

(674) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe nicht genügend Einzelheiten zur Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion vorgelegt. Insbesondere gaben die CCCME und die chinesische Regierung an, dass im Einleitungsdokument zwölf Konzerne erwähnt worden seien, während in Erwägungsgrund 995 der vorläufigen Verordnung zehn Konzerne erwähnt worden seien, daher sei nicht klar, ob Konzerne von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgenommen worden seien. Die Geely Group wies ferner darauf hin, dass die Kommission in der vorläufigen Verordnung keine Erläuterungen zur Zusammensetzung des Wirtschaftszweigs der Union vorgelegt habe, die über die Aussage hinausgingen, dass dieser aus zehn Herstellern bestehe.

(675) Die Kommission stellte hiermit klar, dass sie von den zwölf im Einleitungsdokument genannten Konzernen in Erwägungsgrund 995 der vorläufigen Verordnung auf „rund zehn Konzerne“ Bezug nahm, nachdem öffentlich zugängliche Informationen darüber vorlagen, dass das Unternehmen Fisker Anfang 2024 in Konkurs gegangen war ([109]). Darüber hinaus wurden während der Untersuchung keine weiteren Einzelheiten zur Bollore Group eingeholt, die bestätigten, dass die Bollore-Group tatsächlich BEV in der Union herstellte.

([109]) https://www.electrive.com/2024/05/08/fisker-faces-insolvency-in-austria/.

(676) Die Kommission stellte ferner klar, dass sich sie bei der Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion, wie in Erwägungsgrund 999 der vorläufigen Verordnung erläutert, nicht auf Marken oder Erstausrüster (OEM-Konzerne) konzentriert hat, sondern auf die ursprüngliche Herstellung von BEV als Produktion von BEV, die in der Union stattfindet. Daher bezog die Kommission die gesamte Unionsproduktion von BEV (d. h. in der Union hervorgebrachte oder hergestellte BEV) in ihre Analyse der Schädigung, der Schadensursache und des Unionsinteresses ein. Daraus folgt, dass keine Konzerne von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgenommen wurden.

(677) Die Geely Group brachte ferner vor, dass die Kommission, da sie den Wirtschaftszweig der Union auf der Grundlage des Produktionsstandorts und nicht der Nationalität der Marke oder Konzerne definiert habe, die Schadensanalyse verzerrt habe, da sie die Rolle der Einfuhren aus der VR China, die den Unionsherstellern und Tesla zuzurechnen seien, nicht berücksichtigt habe.

(678) Die Schadensanalyse konzentriere sich auf die in der Union hergestellten BEV, weshalb die Schadensindikatoren auf den in der Union hergestellten BEV und nicht auf den von den Unionsherstellern aus China eingeführten BEV beruhten, da die Unionshersteller in diesem Fall als Händler und nicht als Hersteller tätig seien. Die Kommission bewertete jedoch die Einfuhren aus China in den Erwägungsgründen 998, 1132 bis 1136 und in Abschnitt 6.2.9 der vorläufigen Verordnung. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(679) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass nicht klar sei, was die Begriffe „OEM-Hersteller“ und „Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV“ im Zusammenhang mit der Definition des Wirtschaftszweigs der Union bedeuteten, und dass der Anteil und die Relevanz der im Übergang befindlichen BEV-Industrie der Union in der vorläufigen Verordnung nicht näher erläutert worden seien.

(680) In Erwägungsgrund 995 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass es sich bei den meisten der zehn BEV-Herstellerkonzerne um Erstausrüster von Fahrzeugen mit internen Verbrennungsmotoren (ICE) handelt, die nach dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festlegung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge auf die Herstellung von BEV umsteigen. Auch wenn nicht klar ist, welche Art von zusätzlichen Erläuterungen die CCCME und die chinesische Regierung in diesem Zusammenhang anforderten, erläuterte die Kommission ferner, dass die meisten der zehn BEV-Herstellerkonzerne in der Union, mit Ausnahme von Tesla und e.Go Mobile, Hersteller von Fahrzeugen mit internen Verbrennungsmotoren waren, die gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 die Herstellung von ICE-Fahrzeugen durch die Herstellung von BEV ersetzten. Die Kommission verwies auf diesen Übergangsprozess, um Kontext und Hintergrund für die Schadensanalyse zu geben, da die Umstellung des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV in diesem Fall einen relevanten Faktor darstellt, der sich, wie in Erwägungsgrund 996 der vorläufigen Verordnung erläutert, auf eine Reihe von Indikatoren zur Lage des Wirtschaftszweigs auswirkt. Darüber hinaus hat die Kommission in Tabelle 1 der vorläufigen Verordnung den Umfang des Übergangs angegeben, der als Prozentsatz der zugelassenen BEV an allen Pkw-Zulassungen definiert ist und von 5,4 % im Jahr 2020 auf 14,6 % im Untersuchungszeitraum stieg. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(681) Trotz der in den Erwägungsgründen 675 und 676 der vorliegenden Verordnung enthaltenen Erläuterungen wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung nach der endgültigen Unterrichtung ihr Vorbringen, die Kommission habe keine ausreichenden Erläuterungen zu tatsächlichen und rechtlichen Fragen sowie zu Feststellungen zur Zusammensetzung des Wirtschaftszweig für BEV der Union vorgelegt. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass alle Informationen über die Zusammensetzung des Wirtschaftszweigs der Union aufgrund der den Herstellern des Wirtschaftszweigs der Union gewährten Anonymität rechtswidrig vertraulich behandelt worden seien und dass die folgenden Informationen nicht bekannt seien: i) die Zahl der Hersteller — und nicht nur der Gruppen — aus dem Wirtschaftszweig der Union, da nur einzelne Hersteller in die Stichprobe einbezogen wurden und die Definition der verbundenen Parteien nicht auf die Hersteller von BEV in der Union für die Stichprobenauswahl und die Bewertung zentraler wirtschaftlicher Indikatoren wie Verkaufspreise angewandt wurde, ii) der Grad der Mitarbeit des Wirtschaftszweigs der Union, iii) die Definition des Begriffs OEM-Hersteller und welche Bedeutung diese im Zusammenhang mit dem Wirtschaftszweig der Union haben, und iv) der Grad des Übergangs der verschiedenen Unionshersteller von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV, der nicht anhand des Prozentsatzes der auf dem Unionsmarkt verkauften BEV ermittelt werden kann.

(682) Die Kommission stellte fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung die Zusammensetzung des Wirtschaftszweigs der Union mit der Zusammensetzung der Stichprobe der Unionshersteller verwechselten. Die Kommission hat die Zusammensetzung des Wirtschaftszweigs der Union nicht vertraulich behandelt. Im Einleitungsdokument legte die Kommission die Liste der Gruppen von Unionsherstellern vor, und in den Erwägungsgründen 675 und 676 der vorliegenden Verordnung wurden zusätzliche Erläuterungen gegeben. Die Kommission hat die Identität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller aufgrund der den Unionsherstellern gewährten Anonymität, wie in den Erwägungsgründen 12 bis 14 der vorläufigen Verordnung erläutert, vertraulich behandelt. Da die Kommission außerdem die Anzahl und die Namen der Gruppen von Unionsherstellern übermittelte, musste sie nicht erklären, wie viele Produktionseinheiten jede Gruppe umfasst. Darüber hinaus hat der Grad der Mitarbeit bei der Untersuchung nichts mit der Definition des Wirtschaftszweigs der Union zu tun, und die Kommission hat in Erwägungsgrund 45 der vorläufigen Verordnung erläutert, dass der Umfang der Mitarbeit bei einer Untersuchung nur für die Repräsentativitätsprüfung erforderlich ist, und da die laufende Untersuchung von Amts wegen eingeleitet wurde, musste die Kommission den Grad der Mitarbeit nicht offenlegen. Darüber hinaus wurde die Relevanz der OEM-Hersteller für den Wirtschaftszweig der Union und der Grad der Umstellung der Automobilhersteller in der Union bereits in Erwägungsgrund 680 der vorliegenden Verordnung erläutert. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(683) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Prodcom-Daten unzuverlässig, nicht überprüfbar und ergebnisorientiert seien, da i) sie nicht nach Mitgliedstaaten oder Unternehmen gemeldet worden seien, ii) offenbar alle Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb (wie etwa vierrädrige Kraftfahrzeuge oder Fahrzeuge, die mehr als neun Fahrgäste befördern) und nicht nur die von der Untersuchung betroffenen BEV erfasst würden, iii) sie eher geschätzt denn als tatsächliche Beträge erschienen und iv) die Kommission nicht erläutert habe, wie sie den Ursprung der BEV bewertet habe. Außerdem brachte die CCCME vor, dass die Kommission nicht erläutert habe, welche Ursprungsregeln sie angewandt habe, um den Ursprung der in der Union hergestellten BEV zu ermitteln. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, es sei nicht klar, wie die Kommission die Daten für den Untersuchungszeitraum von Prodcom erhalten habe, da diese Daten für interessierte Parteien nicht verfügbar und die Prodcom-Daten nur für Kalenderjahre verfügbar gewesen seien.

(684) Die Kommission verwendete die von Prodcom gemeldeten Daten zur Ermittlung des Produktionsvolumens, da diese die beste öffentlich verfügbare Quelle für diese Informationen war. Obwohl die von Prodcom gemeldeten Daten von Prodcom gerundet worden waren, um die Vertraulichkeit zu gewährleisten, hatte die Kommission in Ermangelung einer anderen öffentlich zugänglichen Quelle keine andere Wahl, als Prodcom-Daten zu verwenden. Die Kommission stellte fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung, abgesehen von der Kritik an der Zuverlässigkeit der Daten, keine alternativen Quellen oder Zahlen vorlegten. Um die Zuverlässigkeit der Prodcom-Daten zu gewährleisten, hat die Kommission die Zahlen außerdem mit den Prodcom-Mitarbeitern von Eurostat überprüft ([110]). Eurostat bestätigte die Richtigkeit der Daten für die Gesamtproduktion in der Union, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Daten für einige Mitgliedstaaten aus Gründen der Vertraulichkeit nicht veröffentlicht wurden. Darüber hinaus wurden die Daten von Prodcom, wie in Erwägungsgrund 997 der vorläufigen Verordnung dargelegt, auch mit anderen verfügbaren Quellen abgeglichen, wie z. B. den Antworten des Stichprobenverfahrens und öffentlich zugänglichen Daten auf Konzern-Websites. In Bezug auf die Daten für den Untersuchungszeitraum erklärte die Kommission in Fußnote 421 der vorläufigen Verordnung, dass die Produktionsdaten für 2023 am 1. Juli 2024 öffentlich zugänglich sein werden. Die Produktionsdaten für 2023, die sich auf 1 720 329 Einheiten belaufen, wurden von Prodcom ([111]) zur Verfügung gestellt. Da die Daten für den Untersuchungszeitraum nicht öffentlich zugänglich waren, berechnete die Kommission die Produktionsmenge für den Untersuchungszeitraum anhand von Daten für drei Monate aus dem Jahr 2022 und Daten für neun Monate aus dem Jahr 2023. Das Ergebnis liegt bei 1 590 247 BEV, was sehr nahe an den Daten in Tabelle 4 der vorläufigen Verordnung (1 626 263 BEV) liegt.

(685) Darüber hinaus wurden keine Berichtigungen für Waren, die nicht Gegenstand der Untersuchung sind, wie vierrädrige Kraftfahrzeuge und Fahrzeuge, die mehr als neun Fahrgäste befördern, für notwendig erachtet, da i) die verwendeten Produktionsmengendaten von Prodcom mit den in den Stichprobenantworten gemeldeten Produktionsdaten und aus öffentlich zugänglichen Quellen übereinstimmten und ii) Elektrofahrzeuge, die mehr als neun Fahrgäste befördern, sowie Elektrofahrzeuge, die für Schnee-, Golf- und ähnliche Fahrzeuge ausgelegt sind, unter anderen Codes (29103000 und 29105200) gemeldet werden. Darüber hinaus verfügte die

([110]) t24.007103.
([111]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_12487127/default/table?lang=de.

Kommission weder über Daten, die darauf hindeuteten, dass die Produktion solcher nicht unter die Warendefinition fallender Waren groß genug war, um eine Berichtigung zu rechtfertigen, noch legten die CCCME und die chinesische Regierung solche Daten vor. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass die Kommission keine Schlussfolgerungen speziell auf der Grundlage der Produktionsmenge gezogen hat, da die Kommission in Erwägungsgrund 1167 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss kam, dass eine drohende Schädigung und keine bedeutende Schädigung bestand, als der Unionsmarkt, wie in Erwägungsgrund 996 der vorläufigen Verordnung erläutert, von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV überging, und dass der Umfang der Umstellung auf der Grundlage der Menge der zugelassenen und nicht hergestellten BEV ermittelt wurde. Ferner stellte die Kommission in Erwägungsgrund 999 der vorläufigen Verordnung klar, dass die Unionsproduktion auch die in der Union in Betrieb genommenen oder hergestellten BEV umfasst. Die Ursprungsregeln wären beispielsweise maßgeblich, wenn ein BEV in einem Drittland mit Teilen aus China zusammengebaut wird. Schließlich war offensichtlich, dass die von Prodcom gemeldeten Produktionsdaten objektiv und entgegen der Behauptung der CCCME und der chinesischen Regierung nicht ergebnisorientiert waren. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(686) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung ihre Behauptung, dass die von Prodcom gemeldeten Produktionsdaten nicht überprüfbar seien. Die CCCME wies ferner darauf hin, dass die Kommission diese Informationen stattdessen vom Wirtschaftszweig der Union, von ACEA oder anderen nationalen Verbänden hätte einholen müssen.

(687) Die CCCME und die chinesische Regierung erläuterten nicht, warum Produktionsdaten aus alternativen Quellen überprüfbar oder auf andere Weise zuverlässiger wären als offizielle Daten von Prodcom, die unabhängig von der Untersuchung erhoben und verbreitet werden. Darüber hinaus ist die Behauptung, dass Prodcom-Daten „ergebnisorientiert" seien, völlig unbegründet und inakzeptabel, auch ohne Berücksichtigung der Tatsache, dass die für die Schadensanalyse verwendeten Daten vor Einleitung der Untersuchung erstellt wurden. Jedenfalls hat die Kommission tatsächlich Produktionsdaten im Stichprobenformular für die Unionshersteller und die CCCME angefordert, und der chinesischen Regierung war dies auch bekannt. Darüber hinaus wurden, wie in Erwägungsgrund 997 der vorläufigen Verordnung erläutert, so weit wie möglich die von den mitarbeitenden Unionsherstellern übermittelten Informationen verwendet. Zudem sind nicht alle Unionshersteller von BEV Mitglied der ACEA, weshalb die ACEA nicht in der Lage gewesen wäre, vollständige Produktionsdaten vorzulegen. Was die anderen nationalen Verbände betrifft, so hielt es die Kommission für überflüssig, diese Informationen von jedem Verband anzufordern, wenn sie Zugang zu Prodcom-Daten hatte. Der Vollständigkeit halber sei auch daran erinnert, dass die von Prodcom gemeldeten Produktionsdaten zuvor in anderen Untersuchungen verwendet wurden ([112]). Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(688) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe immer noch nicht erläutert, wie sie vierteljährliche Prodcom-Daten erhalten habe, da interessierte Parteien keinen Zugang zu diesen Daten gehabt hätten.

(689) Diese Behauptung ist sachlich falsch. In Erwägungsgrund 684 der vorliegenden Verordnung wurde bereits klar erläutert, dass die Kommission, da die Daten für den UZ nicht öffentlich zugänglich waren, die Produktionsmenge für den Untersuchungszeitraum anhand von Daten für drei Monate aus dem Jahr 2022 und Daten für neun Monate aus dem Jahr 2023 berechnete. Das Ergebnis lag bei 1 590 247 BEV, was sehr nahe an den Daten in Tabelle 4 der vorläufigen Verordnung (1 626 263 BEV) liegt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

([112]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/1896 der Kommission vom 11. Juli 2024 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von bestimmtem Polyvinylchlorid (im Folgenden „PVC") mit Ursprung in Ägypten und den Vereinigten Staaten von Amerika (ABl. L, 2024/1896, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1896/oj).
Durchführungsverordnung (EU) 2024/493 der Kommission vom 12. Februar 2024 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Keramikfliesen mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2024/493, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/493/oj).
Durchführungsverordnung (EU) 2023/265 der Kommission vom 9. Februar 2023 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Keramikfliesen mit Ursprung in Indien und der Türkei (ABl. L 41 vom 10.2.2023, S. 1).
Durchführungsverordnung (EU) Nr. 412/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Geschirr und anderen Artikeln aus Keramik für den Tisch- oder Küchengebrauch mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 131 vom 15.5.2013, S. 1).

(690) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass das Argument der Kommission, dass ihre Feststellung der drohenden Schädigung nicht auf der Produktion beruhe und dass die Diskussion über die Produktion rechtlich irrelevant sei, falsch und inkohärent sei, da i) die Definition des inländischen Wirtschaftszweigs die Grundlage für die Analyse der drohenden Schädigung und die Schadensursachenanalyse gewesen sei und sie daher ein Schlüsselelement der Untersuchung darstellen würde, ii) die Produktion der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Wirtschaftszweigs der Union ein zentrales Element bei der Feststellung der Repräsentativität der Stichprobe des Wirtschaftszweigs der Union gewesen sei und iii) mehrere wichtige Feststellungen zur Ermittlung der drohenden Schädigung (z. B. zur wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union, zur Berechnung der Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage von Daten aus der Unionsproduktion) getroffen worden seien. Darüber hinaus betraf die Bewertung der drohenden Schädigung durch die Kommission auch unmittelbar die im UZ festgestellte Produktion, da die Kommission feststellte, dass die BEV-Einfuhren aus der VR China die Produktion und die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union gefährden.

(691) Entgegen dem Vorbringen der CCCME und des Vorbringens der chinesischen Regierung behauptete die Kommission nicht, dass ihre Feststellung einer drohenden Schädigung nicht auf der Produktion beruhe und dass die Diskussion der Produktion rechtlich irrelevant sei. Tatsächlich hat die Kommission in Erwägungsgrund 685 der vorliegenden Verordnung darauf hingewiesen, dass sie keine Schlussfolgerungen speziell auf der Grundlage der Produktionsmenge gezogen hat, da sie in Erwägungsgrund 1167 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss kam, dass eine drohende Schädigung und keine bedeutende Schädigung bestand, als der Unionsmarkt von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV überging, und dass der Umfang der Umstellung auf der Grundlage der Menge der zugelassenen und nicht hergestellten BEV ermittelt wurde. Dies bedeutet, dass die Frage, ob die Produktion des Wirtschaftszweigs der Union im UZ 1,2 oder 1,3 Mio. BEV betrug, keine wesentlichen Auswirkungen auf die Schlussfolgerungen der Untersuchung, einschließlich der von der CCCME spezifisch hervorgehobenen Elemente, hatte. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(692) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass i) die Kommission nicht bewertet habe, ob Unionshersteller aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen werden sollten, und dass einige Konzerne tatsächlich ausgeschlossen werden sollten, da diese Konzerne Unternehmen in China hätten, die BEV in den Unionsmarkt ausführten, ii) einige Unionshersteller nicht nur mit den chinesischen ausführenden Herstellern verbunden seien, sondern auch auf chinesische BEV angewiesen seien, iii) dass die Kommission bestimmte Konzerne, die BEV aus China einführten, nicht von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen habe, wodurch die Ermittlung der drohenden Schädigung erheblich verzerrt worden sei, iv) die Herstellerkonzerne in der Union, die BEV aus China einführten, von der angeblichen Subventionierung in China profitierten, was die Kommission in der laufenden Untersuchung anspreche. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, die Kommission habe den Anteil der BEV-Selbstimporte an den Gesamtverkäufen von BEV je betroffenem Unionshersteller nicht bewertet, obwohl dies im Allgemeinen der von der Kommission akzeptierte und angewandte Test sei, um zu beurteilen, ob ein Unionshersteller mit Einfuhren in die Definition des inländischen Wirtschaftszweigs einbezogen werden kann, wie bei den Untersuchungen zu Fettsäure aus Indonesien oder Biodiesel aus den Vereinigten Staaten von Amerika ([113]). Die CCCME und die indonesische Regierung erklärten ferner, dass die Kommission in Bezug auf die Untersuchung Kabel aus optischen Fasern aus China ([114]) zwei Unionshersteller angesichts der erheblichen Importmengen dieser Unternehmen aus China und deren Beziehungen zu chinesischen ausführenden Herstellern aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen habe.

(693) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. In Erwägungsgrund 998 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass drei Herstellerkonzerne (BMW, Renault und Mercedes-Benz) die betroffene Ware im Bezugszeitraum aus China eingeführt haben, wobei es sich jeweils hauptsächlich um ein BEV-Modell aus China handelte, und somit ihr Portfolio an in der Union hergestellten und auf dem Unionsmarkt verkauften BEV

([113]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/111 der Kommission vom 18. Januar 2023 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fettsäure mit Ursprung in Indonesien (ABl. L 18 vom 19.1.2023, S. 1) und Verordnung (EG) Nr. 193/2009 der Kommission vom 11. März 2009 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Biodiesel mit Ursprung in den Vereinigten Staaten von Amerika (ABl. L 67 vom 12.3.2009, S. 22).

([114]) Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 der Kommission vom 18. Januar 2022 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 12 vom 19.1.2022, S. 116).

ergänzten. Wie in Tabelle 12 der vorläufigen Verordnung erläutert, führten diese Hersteller im Untersuchungszeitraum eine Menge von rund [4,7-5,7] % des Verbrauchs in der Union ein. Dieses Einfuhrvolumen für drei Konzerne aus der Union sollte im Zusammenhang der Gesamteinfuhren aus China betrachtet werden. Darüber hinaus erläuterte die Kommission, dass Tesla erhebliche Mengen an BEV aus China einführte und dass die Mengen sowie ein Prozentsatz am Unionsverbrauch in Tabelle 12 der vorläufigen Verordnung angegeben wurden. Darüber hinaus erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 999 der vorläufigen Verordnung, dass sich die Kommission bei der Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion nicht auf Marken oder OEM-Konzerne konzentriert hat, sondern auf den Ursprung der Herstellung von BEV, weshalb die Kommission die gesamte Unionsproduktion von BEV (d. h. in der Union hervorgebrachte oder hergestellte BEV) in ihre Schadens- und Schadensanalyse und Analyse des Unionsinteresses einbezogen hat. Die CCCME und die chinesische Regierung gaben nicht an, welche Unionshersteller aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgeschlossen werden sollten und aus welchen Gründen. Tatsächlich wurde der BEV-Markt insofern globalisiert, als der Ausschluss eines in der Union produzierenden Konzerns aufgrund der Tatsache, dass die Einfuhren von anderen Unternehmen der Gruppe getätigt wurden, in diesem Fall als nicht angemessen angesehen wurde. Auch seien keine Tatsachen bekannt geworden, die den Ausschluss eines bestimmten produzierenden Konzerns rechtfertigten. Es sei darauf hingewiesen, dass sich etwaige Auswirkungen auf die Schadensanalyse eines Konzerns, der BEV aus China einführt, auf die Mikroindikatoren auswirken würden. Da die Kommission jedoch in diesem Fall Stichproben von Produktionsunternehmen genommen hat, basieren alle Mikroindikatoren auf den in der Union hergestellten und verkaufen BEV. Da die Unionshersteller in den meisten Fällen zu großen Unternehmensgruppen gehören, werden BEV von anderen Unternehmen als den in die Stichprobe einbezogenen Herstellerunternehmen aus China eingeführt. Die Kommission stellte ferner fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht erläuterten, inwiefern die Bewertung der drohenden Schädigung verzerrt war, da die Kommission in den Erwägungsgründen 1136 bis 1138 der vorläufigen Verordnung erläuterte, dass es in absehbarer Zukunft wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich von chinesischen Marken kommen wird. Ob Tesla in die Definition des Wirtschaftszweigs der Union einbezogen oder ausgeschlossen wurde, hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Schlussfolgerung der Bewertung der drohenden Schädigung. Dies war darauf zurückzuführen, dass für die Einfuhren von Tesla (Shanghai) aus China keine erhebliche Zunahme erwartet wurde, da die Kapazitätsreserven von Tesla (Shanghai), wie unter Erwägungsgrund 1137 der vorläufigen Verordnung erläutert, wenn überhaupt nur sehr gering waren. Hinsichtlich der Subventionierung der Unionshersteller, erläuterten die CCCME und die chinesische Regierung nicht, inwiefern diese Tatsache für die Definition des Wirtschaftszweigs der Union relevant ist. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Ausgleichsmaßnahmen auf alle aus China eingeführten BEV angewandt wurden, einschließlich derjenigen, die von den Herstellerkonzernen in der Union eingeführt wurden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(694) Entgegen dem Vorbringen der CCCME und der Behauptung der chinesischen Regierung bei Biodiesel aus den Vereinigten Staaten von Amerika bewertete die Kommission nicht den Prozentsatz der betroffenen eingeführten Ware an den Gesamtverkäufen der betroffenen Ware je Unionshersteller. Im Rahmen dieser Untersuchung hat die Kommission jedoch dargelegt, dass drei zu derselben Gruppe gehörende Unternehmen mit ausführenden Herstellern in den USA verbunden waren und dass die Gruppe selbst auch bedeutende Mengen der betroffenen Ware von ihren verbundenen Ausführern in den USA einführten. Daher wurden diese Unternehmen von der Definition der Unionsproduktion ausgenommen. Bei *Fettsäure aus Indonesien* nahm die Kommission eine solche Bewertung vor, da die Einfuhren von Fettsäure vom produzierenden Unternehmen in der Union getätigt wurden. Wie in Erwägungsgrund 692 erläutert, ist dies in dieser Untersuchung nicht der Fall. Die Hersteller von BEV in der Union gehören zu großen Herstellerkonzernen mit mehreren Unternehmen, und die BEV werden von anderen Unternehmen eingeführt und verkauft als denjenigen, die in der Union BEV herstellen. Die Tatsache, dass in früheren Untersuchungen einige Unionshersteller, die die untersuchte Ware aus dem betroffenen Land einführten, aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgenommen wurden, bedeutet nicht, dass die Kommission diese Hersteller auch in dieser Untersuchung automatisch aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausschließen muss. Eine solche Bewertung erfolgt auf Einzelfallbasis und unter Berücksichtigung der faktischen Umstände der betreffenden Untersuchung. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(695) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung haben die CCCME und die chinesische Regierung ihr Vorbringen wiederholt, dass die Kommission die Unionshersteller, die BEV aus China in erheblichen Mengen eingeführt hätten, wie Tesla, BMW und Renault, aus der Definition des Wirtschaftszweigs der Union hätte ausnehmen sollen. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die künstliche Unterscheidung der Kommission zwischen in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern und BEV-Herstellergruppen in der Union und die unklare Aussage, wonach die BEV-Einfuhren aus der VR China in den meisten Fällen von verschiedenen Einheiten in bestimmten Herstellergruppen und angeblich nicht von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen getätigt worden seien, irrelevant, nicht objektiv und in sich widersprüchlich seien. Die CCCME nahm in dieser Hinsicht auf Erwägungsgrund 833 der vorliegenden Verordnung Bezug, laut dem angesichts der Anonymität, die den Unionsherstellern zugesichert wurde, und der geringen Zahl von Gruppen von Unionsherstellern, die im Bezugszeitraum BEV aus der VR China einführten, die Kommission nicht offenlegen könnte, ob die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Bezugszeitraum BEV aus der VR China einführten. Die CCCME und die chinesische Regierung erklärten ferner, dass die Kommission selbst die BEV-Verkäufe je Unionsherstellergruppe in ihre EUA-Registrierungsdaten eingeordnet habe.

(696) Die Kommission hielt an ihrer in Erwägungsgrund 693 der vorliegenden Verordnung erklärten Auffassung fest, dass der BEV-Markt insofern tatsächlich globalisiert wurde, als der Ausschluss eines in der Union produzierenden Konzerns aufgrund der Tatsache, dass die Einfuhren von anderen Unternehmen der Gruppe getätigt wurden, in diesem Fall als nicht angemessen angesehen wurde. Auch seien keine Tatsachen bekannt geworden, die den Ausschluss eines bestimmten produzierenden Konzerns rechtfertigten. Darüber hinaus war die Unterscheidung zwischen in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern und BEV-Herstellergruppen in der Union nicht künstlich. Es ist gängige Praxis der Kommission, Unionshersteller auf Unternehmensebene und nicht auf Gruppenebene in die Stichprobe einzubeziehen. Dies steht im Gegensatz zur Stichprobe der Ausführer, bei der die Kommission aufgrund des Risikos einer Umgehung von Ausfuhren über das Unternehmen mit dem niedrigeren Zoll eine Stichprobe der Ausführer auf Gruppenebene bildet. Schließlich hat die Kommission entgegen der Aussage der CCCME die BEV-Verkäufe je Unionsherstellergruppe nicht in ihre EUA-Registrierungsdaten eingeordnet. Diese Informationen wurden von der EUA übermittelt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(697) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Unionshersteller, die bedeutende BEV aus China eingeführt hätten, von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgenommen werden sollten, da diese Einfuhren — die nicht vorübergehender Natur gewesen seien, die chinesischen BEV-Einfuhren in die Union begünstigt hätten und den Großteil der Einfuhren aus China ausmachten — auf der Geschäftsstrategie der Unionshersteller und langjährigen Beziehungen zu chinesischen BEV-Herstellern beruhten. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass deren Einbeziehung in den Wirtschaftszweig der Union die wirtschaftlichen Daten des Wirtschaftszweigs der Union und die Bewertung der drohenden Schädigung verzerre, da die Feststellung des Anstiegs der Menge und des Marktanteils der BEV-Einfuhren aus der VR China der Eckpfeiler der Feststellungen der Kommission zu folgenden Punkten sei: i) Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Anstiegs der BEV-Einfuhren aus der VR China in absehbarer Zukunft und ii) BEV-Einfuhren aus der VR China, die die Verkäufe, den Marktanteil und die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum gefährden, sowie verstärkte negative Auswirkungen auf den Übergang des Wirtschaftszweigs der Union zu BEV in absehbarer Zukunft. Die CCCME und die chinesische Regierung erklärten ferner, dass ohne die Einbeziehung von Eigenimporten durch den Wirtschaftszweig der Union keine Gründe für einen stark steigenden und hohen Marktanteil der BEV-Einfuhren aus der VR China und insbesondere der Einfuhren von BEV chinesischer Marken hätten geliefert werden können. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die Kommission in ihrer Bewertung nicht berücksichtigt habe, dass die Eigenimporte ein wesentlicher Teil der Produktions- und Verkaufsstrategie mehrerer Herstellerkonzerne der Union für ihr BEV-Verkaufsportfolio in der Union gewesen seien und sich auf die Produktion, die Verkäufe, den Marktanteil und die Preise dieser Automobilhersteller in der Union und ihren Übergang von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV in der Union ausgewirkt hätten. Die Kommission betrachte die Eigenimporte nur als gehandelte Waren.

(698) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Wie in Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung und in Abschnitt 5 der vorliegenden Verordnung erläutert, kam die Kommission zu dem Schluss, dass bei der aktuellen Untersuchung eine Schädigung und keine bedeutende Schädigung drohte. Bei einer Untersuchung, die eine bedeutende Schädigung ergibt, könnte sich die Stichprobenauswahl eines Unionsherstellers, der die betroffene Ware aus dem betroffenen Land einführte, auf die Schadensbeurteilung auswirken, und eine solche Beurteilung wird auf Einzelfallbasis vorgenommen. Dies ist jedoch bei dieser Untersuchung, die eine drohende Schädigung ergab, nicht der Fall.

(699) Darüber hinaus stützten sich die Feststellungen zu der drohenden Schädigung nicht auf den etwaigen künftigen Anstieg der Einfuhren der Unionshersteller, sondern auf den unmittelbar bevorstehenden Anstieg der BEV-Einfuhren aus der VR China, wie in Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung erläutert. Diese Schlussfolgerung wurde auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, die zeigten, dass die BEV-Einfuhren aus der VR China im zweiten Quartal 2024 auf 14,1 % angestiegen sind (siehe Tabelle 12 der vorliegenden Verordnung), verglichen mit 1,9 % im Jahr 2020. Darüber hinaus verfügen die chinesischen BEV-Hersteller über erhebliche Kapazitätsreserven, die für die Herstellung von BEV zur Ausfuhr auf den Unionsmarkt genutzt werden könnten, während die Einfuhren von Tesla aus der VR China in naher Zukunft angesichts seiner, wenn überhaupt, geringen Kapazitätsreserven und der Produktionsstätte in Deutschland nicht wesentlich zunehmen werden. Wie in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung erläutert, kündigten die Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union, die auf die Herstellung von BEV umstellen, im Gegensatz zu der großen Zahl von Ankündigungen der chinesischen ausführenden Hersteller, keine größeren Pläne zur Einfuhr von BEV aus der VR China an. Die meisten von ihnen führen ein BEV-Modell oder eine BEV-Marke aus China in der Union ein. Beispielsweise führt die Renault-Gruppe aus der VR China nur das Dacia-Spring-Modell ein, das sich von den in der Union hergestellten BEV-Modellen wie dem Renault Scénic, Renault Megane, Renault 5, Renault Zoe und Renault Kangoo unterscheidet. Der Verkaufspreis des Dacia Spring wirkt sich nicht auf den Preis der anderen in der Union hergestellten Renault-Modelle aus, da diese BEV-Modelle nicht mit dem Dacia Spring konkurrieren. Wäre das Renault-Modell Dacia Spring in der Union und nicht in der VR China hergestellt worden, hätte dies die Produktionsmenge der Renault-Gruppe und damit des Wirtschaftszweigs der Union erhöht. Eine höhere Produktionsmenge in der Union hätte jedoch die Feststellungen einer drohenden Schädigung im Rahmen der Untersuchung nicht entkräftet. Darüber hinaus lässt sich, wenn das

Modell Dacia Spring in der Union hergestellt worden wäre, nicht abschätzen, wie sich die Kosten, die Verkaufspreise und die Rentabilität ausgewirkt hätten, denn selbst wenn die Herstellstückkosten bei Renault-Modellen aufgrund einer höheren Produktionsmenge niedriger gewesen wären und somit ein größerer Teil der Fixkosten gedeckt gewesen wäre, ist es unwahrscheinlich, dass der Verkaufspreis eines in der Union hergestellten Dacia Spring so niedrig wäre wie der Verkaufspreis des in der VR China hergestellten Dacia Spring. Unter der Annahme, dass die Kommission aus dem oben dargelegten Grund ein Unternehmen, das das Modell Dacia Spring in der Union herstellte, in die Stichprobe einbezogen hätte, kann daher nicht der Schluss gezogen werden, dass die Feststellungen zur Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union erheblich anders ausgefallen wären. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(700) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Einfuhren der chinesischen Produktion von Herstellerkonzernen in der Union am Ende des UZ zunehmen dürften, und nannten Beispiele als Beweise dafür, warum dies der Fall sein könnte.

(701) Die Kommission berücksichtigte die in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung genannten Beispiele der CCCME und der chinesischen Regierung und kam in den Erwägungsgründen 1138 und 1139 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass es in absehbarer Zukunft wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich chinesischer Marken kommen wird. Die CCCME und die chinesische Regierung legten diesbezüglich keine neuen Informationen vor. Tatsächlich zeigen die Daten für die Zeit nach dem Untersuchungszeitraum (wie in Erwägungsgrund 939 dieser Verordnung definiert) eindeutig einen Anstieg des Marktanteils der chinesischen Marken, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung hervorgeht. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(702) Im Anschluss an die Unterrichtung über die vorläufigen Feststellungen brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass i) die Kommission nicht erläutert habe, was sie mit dem Übergang des Wirtschaftszweigs der Union gemeint habe, da der Wirtschaftszweig der Union weiterhin Fahrzeuge mit internem Verbrennungsmotor, darunter auch Hybridfahrzeuge, herstelle und auch in andere neue Technologien investiere, ii) die Kommission auf den Übergang ohne faktische Daten und Beweise verwiesen habe, während die Unionshersteller nicht einmal ansatzweise in der Lage seien, von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV umzustellen, iii) in der vorläufigen Verordnung keine Beweise dafür vorlägen, dass der Wirtschaftszweig der Union „sich im Übergang" befinde und „noch in der Entwicklung begriffen und noch nicht reif sei" und dass die Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union weiterhin investiere, kein Beweis dafür sei, dass der Wirtschaftszweig sich im Übergang befinde, iv) die Unionshersteller den Übergang bereits abgeschlossen hätten, da sie viele Jahre lang große Mengen an BEV ausgeführt hätten und den höchsten Marktanteil auf dem Markt der Union hätten, den sie nicht hätten, wenn sie noch im Übergang begriffen wären, v) der Wechsel zur Herstellung von BEV kein Übergang sei sondern eine Ausweitung des Geschäfts oder eine Diversifizierung, und dass dies eine unternehmerische Entscheidung sei, für die weder das Subventionsübereinkommen noch die Grundverordnung Sonderregelungen oder Ausnahmen enthalten, sodass alle Aspekte mit Bezug auf höhere Kosten, geringere Rentabilität usw. den BEV-Einfuhren aus der VR China zugeschrieben werden können.

(703) Diese Vorbringen sind unbegründet. In Erwägungsgrund 996 der vorläufigen Verordnung stellte die Kommission fest, dass der Unionsmarkt von den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergeht, was in diesem Fall ein relevanter Faktor war, der sich auf eine Reihe von Indikatoren zur Lage des Wirtschaftszweigs auswirkte. Darüber hinaus stellte die Kommission entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung in Erwägungsgrund 1194 der vorläufigen Verordnung fest, dass sich der Markt für BEV in der Union und nicht die Unionshersteller noch in der Entwicklung befindet und noch nicht reif ist. Darüber hinaus zeigte die Kommission in Tabelle 1 der vorläufigen Verordnung, dass BEV im Untersuchungszeitraum 14,6 % des Marktes für Personenkraftwagen in der Union ausmachten. In Erwägungsgrund 995 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission ferner, dass es sich bei den meisten Unionsherstellern um Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor handelt, die nach dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festlegung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge auf die Herstellung von BEV umsteigen. Für die Zwecke dieser Untersuchung sind die Unionshersteller die Hersteller der untersuchten Ware, d. h. BEV, und nicht die Hersteller von Fahrzeugen im Allgemeinen. Der derzeitige Rechtsrahmen in der Union verlangt von den Herstellern von Personenkraftwagen, wie in den Erwägungsgründen 1222 und 1223 der vorläufigen Verordnung erläutert, den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf dem Unionsmarkt bis 2035 einzustellen. Die Kommission erläuterte ferner in Erwägungsgrund 1224 der vorläufigen Verordnung, dass die CO_2-Ziele durch einen wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden könnten. Daher sei die Herstellung und der Verkauf von mehr BEV auf dem Unionsmarkt mehr als nur eine Geschäftsausweitung oder -diversifizierung für die Hersteller von Personenkraftwagen in der Union, sondern eine rechtliche Verpflichtung. Darüber hinaus sei die Tatsache, dass die Unionshersteller seit vielen Jahren angeblich hohe Mengen an BEV ausgeführt hätten und dass sie den höchsten Marktanteil auf dem Unionsmarkt hätten, vor dem Hintergrund des Übergangs des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV irrelevant. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(704) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass der Betrag in dem von der Kommission in Erwägungsgrund 1092 der vorläufigen Verordnung genannten Wert der Investitionen und der angegebenen Quelle nicht erwähnt worden sei.

(705) Die Kommission hat nicht behauptet, dass diese Zahl überprüft wurde. In Erwägungsgrund 1092 der vorläufigen Verordnung stellte die Kommission eindeutig fest, dass die Investitionen im Zusammenhang mit dem Übergang zur Elektrifizierung zwischen 2022 und 2030 auf rund 170 Mrd. EUR geschätzt wurden, und gab die Quelle in Fußnote 432 und im PDF-Format als Anhang 15 des Einleitungsdokuments an. Aus der angegebenen Quelle gingen die Investitionen mehrerer Fahrzeughersteller, nicht nur der Unionshersteller von Personenkraftwagen, hervor. Daher fasste die Kommission die Investitionen zusammen, die für die Unionshersteller von Personenkraftwagen gemeldet wurden, ohne Investitionen, die eindeutig für geografische Gebiete außerhalb der Union bestimmt waren (z. B. Investitionen von BMW in Höhe von 1,7 Mrd. USD in die Umstellung seines Werks in South Carolina oder des Volkswagen-Konzerns in Höhe von 7,1 Mrd. USD in Nordamerika und 17,5 Mrd. USD in China). Der gewählte Ansatz war konservativ, da nur Investitionen berücksichtigt wurden, die ausdrücklich in die Union gelenkt wurden, bei denen eine Unterscheidung getroffen werden konnte. So berücksichtigte die Kommission beispielsweise nur 20 Mrd. USD der Investitionen des Volkswagen-Konzerns in Batterien in Höhe von 57 Mrd. USD, nur 1 Mrd. USD der Investitionen von Volvo in Elektrofahrzeuge in Höhe von 3,75 Mrd. USD und nichts von den Gesamtinvestitionen von Tesla in Höhe von 500 Mrd. USD, da es nicht möglich war, das geografische Gebiet zu ermitteln, für das die Investitionen bestimmt waren. In jedem Fall wurde die genaue Berechnung zur Klarstellung am Tag der endgültigen Unterrichtung in dem einsehbaren Dossier offengelegt. ([115]) Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(706) Die Kommission blieb daher bei ihrer Auffassung, dass in ihrer vorläufigen Verordnung alle in der Union produzierenden Konzerne korrekt ermittelt und die geeignetsten Datenquellen zur Berechnung der Unionsproduktion herangezogen wurden, was bedeutet, dass all ihre Analysen der Schädigung und der Schadensursache auf einer fundierten Definition des Wirtschaftszweigs der Union beruhten. Die Feststellungen in den Erwägungsgründen 995 bis 999 wurden daher bestätigt.

4.2. **Bestimmung des relevanten Unionsmarktes**

(707) Im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung brachte Unternehmen 18 vor, die Kommission solle bei ihrer Untersuchung die Merkmale des Leasingmarktes berücksichtigen.

(708) Die Kommission stellte klar, dass sich die Untersuchung in Bezug auf die Verkaufsmenge auf alle Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union erstreckte. Was die Preise anbelangt, so können, wenn die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller BEV auf der Grundlage eines Leasingvertrags verkaufen, diese Verkäufe jedoch nicht in die Preisanalyse einbezogen werden, da dies die Analyse der Durchschnittspreise verzerren würde, weil der Preis eines auf der Grundlage eines Leasingvertrags verkauften Fahrzeugs erheblich von dem Preis eines Fahrzeugs abweicht, das auf der Grundlage einer normalen Verkaufsvereinbarung verkauft wird. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Anzahl dieser Verkäufe, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern angegeben wurden, sehr gering war (weniger als 1 % der Gesamtverkäufe im Untersuchungszeitraum), da die Unionshersteller im Allgemeinen nicht direkt an Verkäufen auf der Grundlage eines Leasingvertrags beteiligt sind, sondern hierfür einen Dritten in Anspruch nehmen.

(709) Daher bestätigte die Kommission ihre in Erwägungsgrund 1000 der vorläufigen Verordnung dargelegte Schlussfolgerung.

4.3. **Unionsverbrauch**

(710) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass für die Berechnung des sichtbaren Verbrauchs i) nicht klar sei, warum Daten der EUA zusammen mit den Daten von S&P Global Mobility und den Zolldaten der Mitgliedstaaten verwendet worden seien und wie die drei verschiedenen Datenbestände bereinigt/gemischt/aggregiert worden seien, da die Daten der EUA und von S&P Global Mobility zwar auf Zulassungen beruhen würden, die Einfuhrdaten der Mitgliedstaaten jedoch auf der reinen Zollabfertigung der BEV beruhen würden und nicht korrelierbar seien und es beispielsweise zu einer Doppelzählung der Einfuhren kommen könnte, ii) es keine Erläuterungen zu den Datenbeständen und der Methodik gegeben habe, auf deren Grundlage die Daten der EUA gleichgesetzt und ermittelt worden seien, iii) die Kommission keine Einzelheiten der von ihr verwendeten Datenbestände von S&P Mobility offengelegt habe und iv) die Kommission nicht offengelegt habe, auf welcher Grundlage die auf Zulassungszahlen basierenden Einfuhrmengen chinesischer BEV aus einer Mischung aus Daten der EUA und von S&P Global Mobility abgeleitet worden seien.

([115]) t24.006738.

(711) Der sichtbare Verbrauch wurde als die Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union und die Gesamteinfuhren von BEV berechnet. In Erwägungsgrund 1002 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass beim sichtbaren Verbrauch i) die Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt, die für 2020, 2021 und 2022 von der EUA und für den Untersuchungszeitraum — da diese Informationen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser vorläufigen Verordnung von der EUA noch nicht öffentlich zugänglich gemacht wurden — von S&P Global Mobility gemeldet wurden, und ii) Einfuhren aus Zolldaten der Mitgliedstaaten berücksichtigt wurden. Die Kommission hat die von der EUA gemeldeten Daten nicht mit den Daten von S&P Global Mobility vermischt. Darüber hinaus hat die Kommission am Tag der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung (d. h. am 4. Juli 2024) in das nicht vertrauliche Dossier der Untersuchung ([116]) den Auszug von Daten der EUA mit allen Berechnungen aufgenommen, um die Verkäufe von BEV des Wirtschaftszweigs der Union und der chinesischen ausführenden Hersteller anhand der Gesamtverkäufe von BEV auf dem Unionsmarkt in den Jahren 2020, 2021 und 2022 zu ermitteln. Die Kommission konnte die Daten von S&P Global Mobility nicht offenlegen, da sie urheberrechtlich geschützt waren. Dennoch scheint die CCCME Zugang zu diesen oder ähnlichen Daten zu haben, da sie sie in der vertraulichen Fassung ihrer Stellungnahme verwendet hat.

(712) Als die Daten für 2023 von der EUA öffentlich zugänglich gemacht wurden, überarbeitete die Kommission außerdem die Daten zum sichtbaren Verbrauch für den Untersuchungszeitraum, indem sie die Daten der EUA für die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union heranzog, wie in Tabelle 1 erläutert, um die zugrunde liegenden Daten offenlegen zu können, die am Tag der Unterrichtung im nicht vertraulichen Dossier der Untersuchung ([117]) zur Verfügung gestellt wurden.

Tabelle 1

Unionsverbrauch (in Stück)

	Untersuchungszeitraum
Sichtbarer Unionsverbrauch	1 652 107
Index (2020 = 100)	*300*

Quelle: Daten der EUA und Zolldaten der Mitgliedstaaten.

(713) Es sei darauf hingewiesen, dass ein unerheblicher Unterschied zwischen dem gesamten sichtbaren Unionsverbrauch bestand, je nachdem, ob für die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union Daten von S&P Global Mobility (1 649 486 BEV gemäß Tabelle 1 der vorläufigen Verordnung) oder der EUA herangezogen wurden (Differenz von 0,16 %).

(714) Darüber hinaus wurden, wie in Erwägungsgrund 1002 der vorläufigen Verordnung erläutert, Zolldaten aus acht Mitgliedstaaten mit großen Einfuhrmengen und den größten regionalen Seehäfen erhoben: Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, Niederlande, Slowenien, Spanien und Schweden. Die Kommission prüfte diese Daten auf granularer Ebene, sodass die Kommission die Einfuhren von BEV und die Einfuhren anderer Waren wie Vierradfahrzeugen, Elektromobile usw., die ebenfalls über den KN-Code 8703 80 10 eingeführt wurden, aber keine betroffene Ware waren, unterscheiden konnte. Daher sei unklar, warum die CCCME und die chinesische Regierung geltend machen würden, dass die Daten der Zollbehörden der Mitgliedstaaten zu einer Doppelzählung der Einfuhren führen könnten. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(715) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass sie nicht nachvollziehen könnten, wie die Kommission die Zulassungen für BEV-Einfuhren aus der VR China, wie sie letztendlich erfolgt seien, gefiltert und in BEV-Einfuhren chinesischer Marken und Eigenimporte aufgeteilt habe. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Daten auf der EUA-Website i) den Ursprung der Fahrzeuge nicht angäben und ii) nicht direkt eine Einteilung in die betroffene Ware und andere Waren als die betroffene Ware ermöglichten und dass die Kommission nicht erläutert habe, wie sie den Ursprung der BEV festgestellt habe. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten vor, es sei wahrscheinlich, dass einige andere Waren als die betroffene Ware in den von der Kommission berechneten Zulassungszahlen für BEV in den Tabellen enthalten seien, die dem nicht vertraulichen Dossier beigefügt wurden. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die Zulassungen für das Jahr 2023 eine Kategorie „EU/China“ aufwiesen und nicht klar sei, wie dies zu verstehen sei und auf welcher Grundlage eine Schätzung der Einfuhren des Modells Y durch Tesla für die drei Quartale 2023 aus der VR China vorgenommen worden sei.

([116]) t24.005464.
([117]) t24.007104.

(716) Die Kommission stellte klar, dass sie die Zulassungen von BEV der Klasse M1, die für Personenkraftwagen bestimmt ist, von der EUA-Website heruntergeladen hat. Die Nutzfahrzeuge fallen in die Klasse N1. Daher bezogen sich die zu dem nicht vertraulichen Dossier hinzugefügten Informationen nur auf BEV-Personenkraftwagen, wie von der EUA gemeldet. Obgleich einige BEV-Modelle in einer Version als Personenkraftwagen und in einer Version als Nutzfahrzeug verfügbar sind, verwendete die Kommission nur die von der EUA gemeldeten BEV-Personenkraftwagen. Somit gab es 10 der 17 von der CCCME genannten Modelle sowohl als Personenkraftwagen als auch als Nutzfahrzeug. Bei den übrigen sieben Modellen (von denen nur eines in China hergestellt wurde) handelte es sich in der Tat um Nutzfahrzeuge, deren Menge jedoch sehr gering war und keinen Einfluss auf die Berechnung des Marktanteils hatte.

(717) Was die Herkunft der BEV betrifft, so waren solche Informationen in der EUA-Datenbank tatsächlich nicht verfügbar. Daher ermittelte die Kommission den Ursprung jedes BEV-Modells auf der Grundlage öffentlicher Informationen (indem sie auf verschiedenen Websites im Internet recherchierte, wo die einzelnen BEV-Modelle hergestellt wurden). Dies war möglich, da die im Bezugszeitraum zugelassenen BEV mit Ausnahme des Modells Y für Tesla entweder in der Union, in China oder in Drittländern hergestellt wurden. In den in dem nicht vertraulichen Dossier gemeldeten Daten gab die Kommission als Ursprung für Modell Y EU/China an. Auf der Grundlage der Antwort auf den Fragebogen von Tesla (Shanghai) konnte die Kommission anschließend ermitteln, wie viele Fahrzeuge des Modells Y in China hergestellt und in der Union in den drei Quartalen 2023 zugelassen wurden.

(718) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachte die CCCME vor, es sei immer noch nicht klar und von der Kommission erläutert worden, warum sie den tatsächlichen Verbrauch auf der Grundlage von ACEA-Daten und nicht anhand von EUA-Daten berechnet habe, die wiederum die Grundlage für die Berechnung der Zulassungen der vom Wirtschaftszweig der Union verkauften BEV und der Zulassungen der aus der VR China verkauften BEV auf dem Unionsmarkt bildeten. Demnach verwende die Kommission für die Berechnung der Marktanteile der chinesischen und der Unionshersteller auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs nach wie vor zwei unterschiedliche Datensätze für Zähler und Nenner. Darüber hinaus habe die Kommission für die Zwecke der Aufschlüsselung der BEV-Einfuhren aus der VR China in Tabelle 12a der vorläufigen Verordnung die EUA-Daten für Zähler und Nenner verwendet.

(719) Die Kommission hat die ACEA als Quelle für den tatsächlichen Unionsverbrauch genutzt, da die ACEA diese Informationen regelmäßig monatlich veröffentlicht hat, während die EUA die Daten für 2023 erst im Juli 2024 veröffentlicht hat. Es gibt jedoch nur einen geringfügigen Unterschied zwischen dem von der ACEA und dem von der EUA gemeldeten tatsächlichen Verbrauch, weshalb es keine wesentlichen Auswirkungen auf die daraus resultierenden Marktanteile gibt, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht.

Tabelle 1.1

Tatsächlicher Unionsverbrauch — Vergleich von ACEA- und EUA-Daten

Tatsächlicher Unionsverbrauch	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Auf der Grundlage der ACEA	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082
Auf der Grundlage der EUA	539 653	882 731	1 136 406	1 529 365
Differenz	0,2 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %

(720) Zur Berechnung der in Tabelle 12a der vorläufigen Verordnung ausgewiesenen Aufschlüsselung der BEV-Einfuhren aus der VR China verwendete die Kommission als Nenner den von der EUA gemeldeten tatsächlichen Verbrauch, da die Daten für den Zähler auch aus der EUA-Datenbank stammten, sodass alle für die Berechnung der Marktanteile der Einfuhren aus der VR China genutzten Daten aus einer einzigen Datenbank stammten.

(721) Daher wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 1001 bis 1009 der vorläufigen Verordnung in der wie in Erwägungsgrund 711 der vorliegenden Verordnung erläutert überarbeiteten Fassung bestätigt.

4.4. **Einfuhren aus dem betroffenen Land**

4.4.1. *Menge und Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land*

(722) Die unbedeutende Anpassung des sichtbaren Verbrauchs, wie in den Erwägungsgründen 711 bis 713 der vorliegenden Verordnung erläutert, wirkte sich nicht auf den Marktanteil der Einfuhren aus der VR China aus, der weiterhin 25,0 % betrug; dieser Wert entspricht auch dem in Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung.

(723) Wie bei den Daten zum sichtbaren Unionsverbrauch für den Untersuchungszeitraum (vgl. Erwägungsgrund 710 der vorliegenden Verordnung), hat die Kommission, um die den jeweiligen Berechnungen zugrunde liegenden Daten offenlegen zu können, die Daten über die Einfuhrmenge aus der VR China und ihre Marktanteile auf der Grundlage der Zulassungen nach der Einfuhr aus dem betroffenen Land unter Verwendung von Daten der EUA statt von S&P Global Mobility, die sie in Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung verwendet hat, überarbeitet.

Tabelle 2

Einfuhrmenge in Stück und Marktanteil

	Untersuchungszeitraum
Zulassungen nach der Einfuhr aus dem betroffenen Land (in Stück)	345 888
Index (100 = 2020)	*1 827*
Marktanteil	22,8 %
Index (100 = 2020)	*649*

Quelle: EUA.

(724) Es sei darauf hingewiesen, dass ein unerheblicher Unterschied zwischen den Gesamtzulassungszahlen bei den Einfuhren aus China bestand, je nachdem, ob für die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union Daten von S&P Global Mobility (346 345 BEV gemäß Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung) oder der EUA herangezogen wurden (Differenz von 0,13 %).

(725) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe die Berechnung der Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union, der Einfuhren von BEV aus der VR China und der Einfuhren aus Drittländern verzerrt, da diese auf unterschiedlichen Nennern beruhen würden und nicht miteinander in Einklang gebracht werden könnten. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die Kommission den Marktanteil der Einfuhren von BEV aus der VR China auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs berechnet habe, aber den Marktanteil für die Drittländer auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs, und dass die Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union, der Einfuhren von BEV aus der VR China und der Einfuhren aus Drittländern in Summe in jedem Jahr des Untersuchungszeitraums 100 % übersteigen würden.

(726) Diese Behauptungen sind sachlich falsch. Zunächst berechnete die Kommission in der vorläufigen Verordnung zwei Marktanteile für die Einfuhren von BEV aus der VR China und die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union: den einen auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs und den anderen auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs (vgl. Tabellen 2a, 2b und 5 der vorläufigen Verordnung). Für die Einfuhren aus Drittländern berechnete die Kommission den Marktanteil ausschließlich auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs (vgl. Tabelle 17 der vorläufigen Verordnung), da die Bewertung der Einfuhren aus Drittländern als andere bekannte Faktoren im Rahmen der Analyse der Schadensursache keinen Marktanteil dieser Einfuhren auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs erforderte. Darüber hinaus war nicht klar, welche Berechnungen von der CCCME und der chinesischen Regierung durchgeführt wurden, aber entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung beträft die Summe des Marktanteils der Einfuhren von BEV aus der VR China (vgl. Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung), der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union (vgl. Tabelle 5 der vorläufigen Verordnung) und der Einfuhren aus Drittländern (vgl. Tabelle 17 der vorläufigen Verordnung) in jedem Jahr des Untersuchungszeitraums 100 %. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(727) Nach der Vorlage der vorläufigen Verordnung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass der Marktanteil der Einfuhren von BEV aus der VR China nicht in der gleichen Weise wie für den Wirtschaftszweig der Union auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs berechnet worden sei. Ferner habe die Kommission in Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung die Einfuhrdaten der Zollbehörden als Zähler und nicht die Zulassungen von BEV aus der VR China zugrunde gelegt.

(728) Die Kommission berechnete den Marktanteil der Zulassung von BEV-Einfuhren aus der VR China nicht auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs, da der sichtbare Verbrauch die Summe der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union und der von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten gemeldeten Einfuhren ist. Ein solcher Marktanteil macht aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union de facto um die Zulassungen der vom Wirtschaftszweig der Union verkauften BEV handelt, während die Einfuhrmenge sich von der Menge der Zulassung der Einfuhren unterscheidet, da nicht alle Einfuhren zum Zeitpunkt der Einfuhr verkauft werden und einige Einfuhren auf Lager gehalten werden, um sie zu einem späteren Zeitpunkt zu verkaufen. Der Aspekt der Lagerung von Einfuhren wurde im Erwägungsgrund 1017 der vorläufigen Verordnung erläutert. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(729) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe fälschlicherweise festgestellt, dass das Argument der CCCME zu Marktanteilen von Drittländern deplatziert sei, obgleich sie eingeräumt habe, dass der Marktanteil der Einfuhren aus Drittländern auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs bewertet worden sei. Die CCCME brachte ferner vor, dass i) der Marktanteil der BEV-Einfuhren aus der VR China sowohl auf der Grundlage des sichtbaren als auch des tatsächlichen Verbrauchs berechnet worden sei, ii) die Berechnung der Einfuhren auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs nicht für Einfuhren aus Drittländern vorgenommen worden sei, obwohl der Kommission die EUA-Daten vorgelegen hätten, und iii) die Bewertung der mengenmäßigen Auswirkungen der BEV-Einfuhren aus der VR China und ihrer wahrscheinlichen Entwicklung für die Analyse der drohenden Schädigung hauptsächlich auf der Grundlage des Marktanteils basierend auf dem tatsächlichen Verbrauch erfolgt sei. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, die Kommission habe erklärt, dass Marktanteile auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn ergeben würden und dies daher auch für Einfuhren aus Drittländern gelte.

(730) Entgegen der Behauptung der CCCME erklärte die Kommission nicht, dass Marktanteile auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn ergeben würden. Tatsächlich wies die Kommission in Erwägungsgrund 728 der vorliegenden Verordnung darauf hin, dass sie den Marktanteil der zollamtlichen Erfassung von BEV-Einfuhren aus der VR China nicht auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs berechnet hat, da der sichtbare Verbrauch die Summe der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union und der von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten gemeldeten Einfuhren ist und ein solcher Marktanteil daher aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn ergibt. Der Vollständigkeit halber berechnete die Kommission auch den Marktanteil der Einfuhren aus allen anderen Drittländern nach der zollamtlichen Erfassung in den Tabellen 17a und 17b der vorliegenden Verordnung, obwohl keine Schlussfolgerungen auf der Grundlage dieser Daten gezogen wurden.

(731) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission den Marktanteil in Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung falsch berechnet habe, indem sie die BEV-Einfuhren durch den tatsächlichen Unionsverbrauch dividiert habe, der auf den Daten der Vereinigung europäischer Automobilhersteller (ACEA) beruhe, und nicht durch den sichtbaren Unionsverbrauch, der auf denselben Datenbeständen wie die Einfuhren von BEV aus der VR China, d. h. auf den Daten der EUA und von S&P Global Mobility, basierte.

(732) Diese Behauptung ist ebenfalls sachlich falsch. Entgegen der Behauptung der CCCME und der chinesischen Regierung berechnete die Kommission in Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung den Marktanteil der aus der VR China eingeführten und tatsächlich verkauften und zugelassenen BEV und nicht der gesamten BEV-Einfuhren aus der VR China. Daher wurde diese Menge korrekt durch den tatsächlichen Unionsverbrauch geteilt, der auf den Daten der ACEA beruhte. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(733) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, die Kommission habe seit Beginn der Untersuchung unterschiedliche Mengen an BEV-Einfuhren aus der VR China gemeldet. Insbesondere brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass in der Erfassungsverordnung 479 720 aus der VR China eingeführte BEV im Untersuchungszeitraum gemeldet worden seien, während die Kommission in der vorläufigen Verordnung 412 425 BEV gemeldet habe und die zollamtliche Erfassung der Einfuhren daher auf Daten beruhe, die keine eindeutigen Beweise darstellen würden und daher rechtswidrig seien, und dass die Daten in der vorläufigen Verordnung nach wie vor nicht überprüfbar und überdies nicht zuverlässig und genau seien.

(734) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Es gibt einen Grund, warum die Menge der Einfuhren aus der VR China in den beiden Verordnungen unterschiedlich waren. Insbesondere verwendete die Kommission in der Erfassungsverordnung die Datenbank Surveillance als Quelle für Einfuhren aus der VR China. Dies war die einzige Datenbank, die der Kommission zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Erfassungsverordnung zur Verfügung stand und die Einfuhrdaten bis Januar 2024 enthielt. Wie in Erwägungsgrund 1002 der vorläufigen Verordnung erläutert, verwendete die Kommission in der vorläufigen Verordnung die Zolldaten der Mitgliedstaaten als Quelle für Einfuhren aus der VR China. Die Kommission erläuterte ferner in Erwägungsgrund 1002 der vorläufigen Verordnung, dass eine detailliertere Untersuchung dieser Daten eine Unterscheidung zwischen Einfuhren von BEV und Einfuhren anderer Waren wie Vierradfahrzeugen, Elektromobilitätsrollern usw. ermöglichten, die von dieser Untersuchung ausgenommen sind und daher nicht in die Menge der Einfuhren aus der VR China einbezogen werden. Zum Zeitpunkt der zollamtlichen Erfassung der Einfuhren verfügte die Kommission nicht über die vollständigen Daten der Zollbehörden der Mitgliedstaaten und beschloss auch nicht, Vierradfahrzeuge von der Untersuchung auszunehmen. Diese Entscheidung wurde erst in der vorläufigen Verordnung getroffen. Schließlich stellte die Kommission fest, dass die zollamtliche Erfassung nicht rechtswidrig sein kann, da diese Erfassung lediglich ein Mittel ist, das die Kommission nutzen kann, um die Zollbehörden anzuweisen, geeignete Schritte zu unternehmen, um die Einfuhren zollamtlich zu erfassen, sodass in der Folge Maßnahmen gegenüber diesen Einfuhren vom Zeitpunkt dieser zollamtlichen Erfassung an angewendet werden können. Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung räumt der Kommission auch einen Ermessensspielraum bei der Frage ein, wann eine solche zollamtliche Erfassung erfolgen soll, sodass dies auf eigene Initiative der Kommission möglich ist.

(735) Tabelle 3 zeigt die Menge der Einfuhren von BEV aus der VR China auf der Grundlage von drei Quellen, d. h. der Datenbank Surveillance, der Eurostat-Datenbank und den Zollbehörden der Mitgliedstaaten.

Tabelle 3

Einfuhrmengen aus der VR China auf der Grundlage verschiedener Quellen

Datenquelle	Untersuchungszeitraum
Datenbank Surveillance	479 720
Eurostat-Datenbank	421 723
Zollbehörden der Mitgliedstaaten	412 425

(736) Darüber hinaus kann die Kommission die detaillierten Einfuhrdaten der Zollbehörden der Mitgliedstaaten nicht offenlegen, da diese Daten sehr detailliert sind und vertrauliche Informationen, wie z. B. Hinweise auf einzelne Einfuhren, enthalten. Die CCCME und die chinesische Regierung haben jedoch Zugang zu Eurostat-Daten und können überprüfen, ob die von der Kommission für Einfuhren aus der VR China in der vorläufigen Verordnung verwendeten Daten niedriger waren als die entsprechenden Eurostat-Einfuhrdaten, da die Eurostat-Daten auch Vierradfahrzeuge umfassen, die in der vorläufigen Verordnung von der Untersuchung ausgenommen waren. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(737) Nach der vorläufigen Unterrichtung machten die CCCME und die chinesische Regierung ferner geltend, dass den Ausfuhrstatistiken der Zollbehörden der VR China zufolge die Menge chinesischer Ausfuhren von BEV in die Union wesentlich geringer sei und die Zollstatistiken der Union daher aufgebläht seien.

(738) Die Kommission konnte diesem Vorbringen nicht stattgeben. In Tabelle 16 der vorläufigen Verordnung meldete die Kommission auch die Menge chinesischer Ausfuhren in die Union im Bezugszeitraum auf der Grundlage der GTA-Datenbank (die auch chinesische Zollbehörden als Quelle nutzten), die höher war als die von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten in Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung gemeldete Einfuhrmenge. Die Kommission verwendete bei der Extraktion der Daten aus der GTA-Datenbank den Warencode 8703 80, der sich auf „Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zum Befördern von neun oder weniger Personen bestimmt, einschließlich dem Fahrer, einschließlich Kombinationswagen und Rennwagen, die nur mit Elektromotor angetrieben werden (ausgenommen Schnee-, Golf- und andere Spezialfahrzeuge der Unterposition 8703 10)“ bezieht. Darüber hinaus legte die chinesische Regierung in ihrer Antwort auf den Fragebogen sehr ähnliche Daten vor, sodass unklar war, warum die chinesische Regierung diese Daten infrage stellte. Die CCCME und die chinesische Regierung legten nicht fest, welchen Warencode sie zur Extraktion der chinesischen BEV-Ausfuhrdaten verwendet haben. Weitere Einzelheiten zu den Ausfuhrdaten sind in Erwägungsgrund 1128 und Tabelle 16 der vorliegenden Verordnung enthalten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(739) Nach der endgültigen Unterrichtung stellten die CCCME und die chinesische Regierung klar, dass zur Meldung der Ausfuhrmenge von BEV aus der VR China der chinesische Warencode 8703 80 verwendet worden sei, welcher derselbe sei, der von der Kommission verwendet wurde. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass der Grund für den Unterschied darin zu liegen scheine, dass die von der Kommission verwendete Ausfuhrmenge Ausfuhren im Rahmen anderer Handelsformen umfasse, z. B. verarbeitendes Gewerbe, Logistikwaren in Zollsonderüberwachungszonen, Gebiete unter zollamtlicher Überwachung usw., während sich die von der CCCME und der chinesischen Regierung vorgelegten Daten nur auf Ausfuhren im Rahmen der allgemeinen Handelsform bezögen, was wiederum korrekter sei.

(740) Die CCCME und die chinesische Regierung legten keine Belege zur Untermauerung ihrer diesbezüglichen Vorbringen vor und erläuterten nicht, warum die Menge der Ausfuhren im Rahmen der allgemeinen Handelsform genauer sein solle als die Gesamtausfuhren von BEV aus der VR China im Rahmen aller Regelungen. Darüber hinaus besteht, wie in Tabelle 16 der vorliegenden Verordnung erläutert, ein erheblicher Unterschied zwischen der von der CCCME und der chinesischen Regierung gemeldeten Ausfuhrmenge und den zollamtlich erfassten chinesischen BEV, weshalb die von der CCCME und der chinesischen Regierung gemeldeten Ausfuhrmengen eindeutig zu niedrig angesetzt sind. Diese Daten wurden daher zurückgewiesen.

(741) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, es sei klar und bekannt, dass andere Unionshersteller, abgesehen von Tesla, Mercedes Benz, Renault und BMW, auch BEV aus der VR China einführen würden.

(742) Die Kommission stellte fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht angegeben hätten, wer diese anderen Unionshersteller seien. Daher wurde das Vorbringen als unbegründet zurückgewiesen.

(743) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission keine objektive Bewertung der BEV-Einfuhren aus der VR China vorgenommen habe, da sie die Eigenimporte der Hersteller von BEV in der Union (einschließlich der Erstausrüster in der Union, Tesla und anderer Unionshersteller) nicht herausgefiltert und ausgeschlossen habe. Unternehmen 24 brachte vor, dass sich die Bewertung der Kommission auf die Einfuhren von BEV chinesischer Marken konzentrieren sollte, da die meisten Einfuhren nicht von den chinesischen BEV-Marken getätigt würden und es in diesem Fall keine faktische Grundlage für die Feststellung gebe, dass der Wirtschaftszweig der Union „gefährdet“ sei oder eine „drohende Schädigung“ verursacht werde.

(744) Wie in Erwägungsgrund 1131 der vorläufigen Verordnung erläutert, sind alle subventionierten Einfuhren von BEV mit Ursprung in China Gegenstand dieser Untersuchung, unabhängig davon, in wessen Besitz sich ein bestimmtes Unternehmen befindet. Daher muss die Bewertung der Menge der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage der Gesamtmenge der Einfuhren erfolgen und darf nicht getrennt oder unter Ausschluss der von den BEV-Herstellern in der Union getätigten Einfuhren erfolgen. Die Ausgleichszölle gelten für alle Einfuhren von BEV aus der VR China und nicht nur für Einfuhren chinesischer Ausführer. Die Kommission behandelte die Eigenimporte in Abschnitt 6.2.9 der vorläufigen Verordnung und in Abschnitt 6.2.2.3 dieser Verordnung als weiteren Faktor, der eine drohende Schädigung verursacht. Darüber hinaus zeigen die Daten für die Zeit nach dem UZ, dass der Marktanteil der Einfuhren chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich gestiegen ist, während alle anderen Einfuhren aus China zurückgegangen sind, wie aus Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung hervorgeht. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(745) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung ihr in Erwägungsgrund 743 der vorliegenden Verordnung dargelegtes Vorbringen. Die CCCME erklärte ferner, dass i) die Bewertung der drohenden Schädigung auf den Einfuhren von BEV chinesischer Marken beruhe und ii) die Daten der Kommission bewiesen, dass die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum schrittweise gestiegen seien und die Mehrheit (fast 70 %) der Einfuhren chinesischer BEV und ihres Marktanteils ausmachten. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die Erläuterungen der Kommission in Erwägungsgrund 744 der vorliegenden Verordnung nicht ausreichten.

(746) Die Kommission hielt an ihrer in Erwägungsgrund 744 der vorliegenden Verordnung genannten Auffassung fest. Darüber hinaus stützte sich die Bewertung der drohenden Schädigung entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung nicht nur auf die chinesischen BEV-Einfuhren, sondern auf alle Einfuhren, wie in Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Eine solche Bewertung ergab jedoch, dass die drohende Schädigung hauptsächlich von den BEV-Einfuhren aus der VR China herrührte, wie in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung erläutert. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(747) Daher wurden die vorläufigen Schlussfolgerungen der Kommission in den Erwägungsgründen 1010 bis 1017 der vorläufigen Verordnung, geändert durch Tabelle 2, bestätigt.

4.4.2. *Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land, Preisunterbietung und Verhinderung einer Preiserhöhung*

(748) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe die Unterschiede bei den materiellen und technischen Wareneigenschaften, die zur Einstufung von BEV in verschiedene Modelle und Marktsegmente genutzt werden, nicht berücksichtigt, die allesamt die Verkaufspreise von BEV und ihre Vergleichbarkeit beeinflussen würden. In diesem Zusammenhang wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung ihre bereits in ihren früheren Stellungnahmen vorgebrachten Anmerkungen, die in der vorläufigen Verordnung erläutert wurden (vgl. z. B. Erwägungsgründe 139, 49 und 55 sowie Fußnote 425 der vorläufigen Verordnung). Die CCCME und die chinesische Regierung legten keine neuen Beweise vor, die diese Behauptungen stützen würden.

(749) Darüber hinaus ließen die CCCME und die chinesische Regierung unberücksichtigt, dass, wie in Erwägungsgrund 1022 der vorläufigen Verordnung erläutert, die Kommission ein auf Warenkennnummern beruhendes System der Warenkategorisierung verwendete, das die wesentlichen BEV-Eigenschaften berücksichtigte, die sich auf den Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs am Unionsmarkt auswirkten, insbesondere Länge, Reichweite, Leistung und Art des Radantriebs. In diesem Erwägungsgrund erläuterte die Kommission außerdem, dass es sich bei den BEV um komplexe Produkte mit einer sehr großen Zahl unterschiedlicher Attribute und Merkmale (selbst Fahrzeuge, die unter einem einzigen Handelsmodell vertrieben werden, können in einer Vielzahl von Konfigurationen angeboten werden, auch je nach Wahl der als Option angebotenen Attribute durch den Abnehmer) handelt, dies jedoch nicht bedeutet, dass all diese unterschiedlichen Attribute einen erheblichen Einfluss auf den Preis haben und daher beim Preisvergleich berücksichtigt werden müssen. Die Kommission stellte ferner fest, dass die interessierten Parteien nicht zur Struktur der Warenkennnummern Stellung genommen haben. Darüber hinaus wurden, wie in Erwägungsgrund 1023 der vorläufigen Verordnung näher erläutert, die Verkaufspreise der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller und der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf Händlerebene bereinigt, um sicherzustellen, dass es bei der Handelsstufe keine Ungleichgewichte gab.

(750) Darüber hinaus verwies die Kommission in Bezug auf die Marktsegmente auf die Erwägungsgründe 1041 bis 1043 der vorläufigen Verordnung, in denen diese Frage bereits eingehend geprüft und zurückgewiesen wurde. Die Kommission verwies ferner darauf, dass es keine allgemein akzeptierte Segmentierung von Personenkraftwagen gibt, und stellte fest, dass es kein Klassifizierungssystem gibt, das Segmente in diesem Wirtschaftszweig anhand objektiver und messbarer Kriterien beschreibt. Infolgedessen besteht keine klare Trennungslinie zwischen den angeblichen Segmenten und diese Frage ist nicht Teil des Preisvergleichssystems der Kommission. Zusätzliche Informationen zur Segmentierung sind auch den Erwägungsgründen 131, 141, 143, 167 und 173 der vorläufigen Verordnung zu entnehmen. Die CCCME und die chinesische Regierung legten diesbezüglich keine neuen Beweise vor. Darüber hinaus ist der CCCME und der chinesischen Regierung die große Vielfalt der von den chinesischen ausführenden Herstellern in der Union verkauften Warenmodelle bekannt, und mehr als 90 % dieser Ausfuhren entsprachen den Modellen des Wirtschaftszweigs der Union, wie in Erwägungsgrund 1044 der vorläufigen Verordnung erläutert. Die Tatsache, dass es keine Ausfuhren chinesischer Ausführer in bestimmten sogenannten Segmenten gab, war für einen fairen Preisvergleich nicht relevant, solange die auf dem Unionsmarkt verkauften ausgeführten Typen mit einem Unionsmodell mit ähnlichen Eigenschaften verglichen wurden, wie dies in dieser Untersuchung der Fall war. Es liegt daher auf der Hand, dass die Kommission für den Preisvergleich einen umfassenden Ansatz in Bezug auf die Unterschiede bei den materiellen und technischen Wareneigenschaften gewählt hat. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(751) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass das Argument der Kommission, es gebe keine allgemein akzeptierten Marktsegmente, nicht zu der Schlussfolgerung führen könne, dass alle BEV homogen, austauschbar und substituierbar seien. Die CCCME und die chinesische Regierung verwiesen in diesem Zusammenhang auf die Daten von S&P Global Mobility und eine Wirtschaftsanalyse, die von zwei Professoren der Katholieke Universiteit Leuven und dem Centre of Economic Policy Research (CEPR) durchgeführt wurde, die vor der Einführung der vorläufigen Ausgleichszölle vorgelegt und in Erwägungsgrund 1252 der vorläufigen Verordnung beschrieben wurden.

(752) Wie bei den früheren Vorbringen ließen die CCCME und die chinesische Regierung die diesbezüglichen detaillierten Erläuterungen der Kommission in der vorläufigen Verordnung unberücksichtigt, insbesondere in den Erwägungsgründen 1041 bis 1048, und legten keine neuen Beweise vor, die ihr Vorbringen unterstützen würden. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(753) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der VDA ferner vor, dass wichtige Elemente des Marktes der Union für Personenkraftwagen, einschließlich der BEV-Segmente, in der Analyse der Kommission außer Acht gelassen worden seien.

(754) Die Kommission stellte fest, dass der VDA nicht erläutert hatte, welche wichtigen Elemente — abgesehen von der Segmentierung des BEV-Marktes — von der Kommission angeblich außer Acht gelassen worden seien. Was die Segmentierung betrifft, so hat die Kommission dieses Element bei ihrer Untersuchung nicht außer Acht gelassen. Die Segmentierung wurde in den Erwägungsgründen 1041 bis 1043 der vorläufigen Verordnung eingehend geprüft, und der VDA erläuterte nicht, was in der diesbezüglichen Bewertung der Kommission gefehlt haben soll. Daher wurde das Vorbringen als unbegründet zurückgewiesen.

(755) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission in Erwägungsgrund 1137 der vorläufigen Verordnung die Tatsache anerkannt habe, dass die Hersteller von BEV in der Union selbst preiswerte Modelle aus China eingeführt hätten.

(756) Diese Behauptung ist sachlich falsch. Entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung bezog sich der Wortlaut von Erwägungsgrund 1137 der vorläufigen Verordnung auf die Einfuhren von Tesla aus China, die angesichts der sehr geringen Produktionskapazitätsreserven von Tesla nicht wesentlich zunehmen dürften. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(757) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass der Verweis der Kommission auf die Verwendung der Warenkennnummer in den Erwägungsgründen 1043 und 1044 der vorläufigen Verordnung irreführend sei. In diesem Zusammenhang erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die Warenkennnummern nur für ein Jahr des Bezugszeitraums und nur für die Zwecke der Bewertung der Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, aber nicht der Verhinderung von Preiserhöhungen und der allgemeinen Bewertung der chinesischen Einfuhrpreise für BEV verwendet worden seien.

(758) Die Kommission stellte fest, dass die CCCME und die chinesischen Regierung nicht erläuterten, inwiefern der Verweis der Kommission auf die Verwendung der Warenkennnummer in den Erwägungsgründen 1043 und 1044 der vorläufigen Verordnung irreführend sein soll. Darüber hinaus fordert die Kommission die in die Stichprobe einbezogenen Ausführer und die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller üblicherweise auf, detaillierte Daten über Verkäufe und Produktionskosten auf Ebene der Warenkennnummern nur für den Untersuchungszeitraum und nicht für den gesamten Bezugszeitraum vorzulegen. Dies geht aus den Fragebogen für die in die Stichprobe einbezogenen Ausführer und die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller hervor, die zu Beginn der Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden. Die CCCME und die chinesische Regierung haben diese Frage in einem früheren Stadium der Untersuchung nicht angesprochen, als die Kommission möglicherweise die in die Stichprobe einbezogenen Ausführer und die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller hätte auffordern können, zusätzliche Informationen auf Ebene der Warenkennnummern vorzulegen. Es ist unklar, warum die CCCME und die chinesische Regierung den Punkt erst in dieser späten Phase der Untersuchung zur Sprache gebracht haben. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(759) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Warenkennnummern nicht alle Wareneigenschaften und Faktoren widerspiegeln würden, die die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussen.

(760) Wie in Erwägungsgrund 1022 der vorläufigen Verordnung erläutert, äußerte sich keine interessierte Partei zu Beginn der Untersuchung, einem Zeitpunkt, zu dem die Kommission die Warenkennnummern bei Bedarf hätte überarbeiten können, zur Struktur der Warenkennnummern. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(761) Nach der vorläufigen und der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission in diesem Fall keine Bewertung der Austauschbarkeit und Substituierbarkeit der BEV vorgenommen habe. Die CCCME wies ferner darauf hin, dass die Tatsache, dass sich die Kommission für den UZ auf die Übereinstimmung der Warenkennnummern verlassen habe, nicht ausreiche, um einen intensiven Wettbewerb und eine hohe Substituierbarkeit zwischen den BEV-Einfuhren aus der VR China und den in der Union hergestellten BEV nachzuweisen, da i) die Kommission festgestellt habe, dass es sich bei BEV um komplexe Produkte mit einer sehr großen Zahl unterschiedlicher Attribute und Merkmale handele, ii) sich der Warenmix der BEV sowohl aus der VR China als auch aus der Union über den gesamten Bezugszeitraum verändert habe, iii) die Kommission erklärt habe, dass die Eigenimporte die Verkäufe der Unionshersteller ergänzen sollten und es sich bei den eigenimportierten Modellen um andere Modelle gehandelt habe als die vom Wirtschaftszweig der Union in der Union hergestellten Modelle.

(762) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. In den Erwägungsgründen 1043 bis 1049 der vorläufigen Verordnung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass BEV einen einheitlichen und kontinuierlichen Markt für austauschbare Waren bilden. Des Weiteren belegte ihre Feststellung, dass mehr als 90 % der Einfuhren aus der VR China mit dem in die Stichprobe einbezogenen Wirtschaftszweig der Union in Übereinstimmung gebracht werden können, eindeutig die Austauschbarkeit und Substituierbarkeit der vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten BEV und der Einfuhren aus der VR China. Darüber hinaus verwechselt die CCCME Warentypen mit der Ware als solche. Nur weil es sich bei einem BEV um eine komplexe Ware handelt und es mehrere Modelle von BEV gibt, bedeutet dies nicht, dass die verschiedenen Modelle von BEV nicht austauschbar und substituierbar sind. Beispielsweise kann ein BEV mit einer Reichweite von 300 km ausgetauscht und durch ein BEV mit einer Reichweite von 400 km ersetzt werden. Wie in Erwägungsgrund 1043 der vorläufigen Verordnung erläutert, weisen unterschiedliche Typen von BEV dieselben grundlegenden Eigenschaften und dieselbe Hauptnutzung auf, d. h. die Beförderung einer kleinen Zahl von Personen von einem Ort zum anderen. Sie unterliegen auch denselben Vorschriften, z. B. in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen, Genehmigungsanforderungen und Teile des Straßennetzes, in denen sie verkehren dürfen. Die Tatsache, dass sich der Warenmix im Bezugszeitraum sowohl für die chinesischen ausführenden Hersteller als auch für die Unionshersteller geändert hat, hat keine Auswirkungen auf die Austauschbarkeit und Substituierbarkeit der BEV. Des Weiteren führten die chinesischen ausführenden Hersteller, wie in Erwägungsgrund 1045 der vorläufigen Verordnung erläutert, im UZ ein breites Spektrum von BEV-Modellen zu erheblich unterschiedlichen Preisen aus und konkurrierten mit den von Unionsherstellern hergestellten BEV-Modellen, und sie planen, ihr Portfolio für den Unionsmarkt in naher Zukunft noch weiter auszubauen. Schließlich kam die Kommission in Erwägungsgrund 1048 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass die chinesischen ausführenden Hersteller nicht auf bestimmte spezifische Typen von BEV beschränkt waren. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(763) Nach der vorläufigen Unterrichtung machten die CCCME und die chinesische Regierung ferner geltend, die Unterrichtung über die Preisunterbietungsspanne, die dem in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller mitgeteilt worden sei, zeige, dass die Einfuhren von BEV aus der VR China und der Wirtschaftszweig der Union nur in begrenzten Warensegmenten bzw. Warenkennnummern miteinander konkurrieren würden.

(764) Diese Behauptung ist sachlich falsch und irreführend. Zunächst hat die Kommission, wie in der vorläufigen Verordnung wiederholt erläutert, bei der Berechnung der Preisunterbietung das Vorliegen einer angeblichen Marktsegmentierung nicht berücksichtigt. Die verwendeten Warenkennnummern würden in jedem Segmentierungsszenario die Hauptmerkmale abdecken, die sich auf die Preise von BEV auswirken. Wie in Erwägungsgrund 1031 der vorläufigen Verordnung erläutert, lag die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union bei jedem der ausführenden Hersteller mengenmäßig bei über 90 %. Die Betrachtung der Anzahl der Warenkennnummern, die mit den Warenkennnummern des Wirtschaftszweigs der Union abgeglichen wurden, um den Wettbewerb zwischen den chinesischen BEV und den BEV der Union zu beurteilen, ist irreführend, da jede Warenkennnummer in unterschiedlichen Mengen auf dem Unionsmarkt verkauft wird. Wenn beispielsweise ein chinesischer ausführender Hersteller neun Warenkennnummern auf dem Unionsmarkt verkauft und sich nur vier von ihnen mit den Warenkennnummern des Wirtschaftszweigs der Union decken, bedeutet dies nicht, dass der Wettbewerb zwischen dem chinesischen ausführenden Hersteller und den Unionsherstellern gering ist, wenn sich mengenmäßig mehr als 90 % der ausgeführten chinesischen BEV mit den BEV der Union deckten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(765) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Feststellungen der Kommission in Bezug auf die Verhinderung von Preiserhöhungen nicht mit den Artikel 15.1 und 15.2 des Subventionsübereinkommens vereinbar seien, da i) die von der Kommission angegebenen chinesischen Einfuhrpreise durchschnittliche Verrechnungspreise gewesen seien und die Unterschiede in der Handelsstufe sowie die materiellen und technischen Unterschiede zwischen den BEV und dem Warenmix nicht berücksichtigt worden seien, ii) die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass die Einfuhren aus der VR China eine Erhöhung der Preise des Wirtschaftszweigs der Union verhindert haben, iii) die Kommission nicht berücksichtigt habe, dass die Unionshersteller zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum in der Lage waren, die Verkaufspreise um 38 % zu erhöhen, iv) die Kommission nicht berücksichtigt habe, dass einige Einfuhren von den Unionsherstellern selbst getätigt wurden, v) die Einfuhren von BEV chinesischer Marken auf das Segment C beschränkt gewesen seien und daher die Verkäufe und Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt nicht hätten übernehmen können, vi) die Kommission nicht die Auswirkungen auf die Preise ohne Einfuhren aus der VR China berücksichtigt habe, vii) die Kommission nicht alle bekannten Faktoren in ihre Feststellungen in Bezug auf die Verhinderung von Preiserhöhungen berücksichtigt habe, insbesondere im Zusammenhang mit dem Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV, viii) die Kommission das angebliche Fehlen von Wettbewerbsüberschneidungen zwischen den BEV chinesischer Marken und den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union nicht berücksichtigt habe, ix) die Kommission die Auswirkungen des internen Wettbewerbs zwischen den Unionsherstellern nicht berücksichtigt habe, x) die Kommission nicht berücksichtigt habe, inwieweit die Händler die Marktpreise beeinflusst haben, xi) die Kommission ihre Aussage in Erwägungsgrund 1034 der vorläufigen Verordnung, wonach der Verkaufspreis der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller 30 % unter den Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union lag, nicht angemessen erläutert habe.

(766) Hinsichtlich Ziffer i hat die Kommission nicht bestritten, dass sich die Preise in Tabelle 3 der vorläufigen Verordnung auf durchschnittliche CIF-Verrechnungspreise bezogen und dass es sich bei diesen Preisen um Durchschnittspreise handelte. Diese Preise wurden jedoch bei der Analyse der Verhinderung von Preiserhöhungen nicht herangezogen. Stattdessen zog die Kommission die Entwicklung der Verkaufspreise und der Herstellstückkosten des Wirtschaftszweigs der Union, wie in Erwägungsgrund 1033 der vorläufigen Verordnung erläutert, die Menge der Einfuhren aus der VR China und ihren Marktanteil sowie das Ausmaß des Wettbewerbs mit chinesischen BEV, wie in Erwägungsgrund 1035 der vorläufigen Verordnung erläutert, heran.

(767) Hinsichtlich Ziffer ii, die nach der endgültigen Unterrichtung wiederholt wurde, wies die Kommission die Behauptung zurück, sie habe nicht nachgewiesen, dass die Einfuhren aus der VR China die Preise gedrückt hätten. Die Preisvergleichsanalyse in Erwägungsgrund 1034 der vorläufigen Verordnung und die Preisunterbietungsanalyse in den Erwägungsgründen 1022 bis 1030 der vorläufigen Verordnung sowie der steigende Marktanteil der Einfuhren aus der VR China (vgl. Erwägungsgrund 1035 der vorläufigen Verordnung) ergaben eindeutig, dass die Einfuhren aus der VR China ein wesentlicher Faktor für die Verhinderung von Preiserhöhungen im Wirtschaftszweig der Union waren.

(768) Hinsichtlich Ziffer iii erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 1076 der vorläufigen Verordnung, dass die durchschnittlichen Verkaufspreise pro Stück des Wirtschaftszweigs der Union um 38 % gestiegen sind, was auf Veränderungen beim Mix der Modelle zurückzuführen ist, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Bezugszeitraum verkauft wurden, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Unionsmarkt allmählich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergeht und während des gesamten Bezugszeitraums neue Modelle eingeführt und verkauft wurden. Wie in Erwägungsgrund 1033 der vorläufigen Verordnung erläutert, konnte der Wirtschaftszweig der Union seine Preise jedoch nicht so stark erhöhen, dass seine Kosten damit gedeckt würden.

(769) Hinsichtlich Ziffer iv in Bezug auf die Einfuhren der Unionshersteller war die Kommission in der vorläufigen Verordnung vollkommen transparent hinsichtlich dieser Art von Einfuhren. Alle BEV-Einfuhren aus der VR China waren jedoch für die Analyse der Verhinderung einer Preiserhöhung relevant, da alle Einfuhren als subventioniert angesehen wurden. Die Kommission konzentrierte sich bei ihrer Preisunterbietungsanalyse nur auf die Einfuhren der drei in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen aus China, da es sich bei diesen um die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen von ausführenden Herstellern handelte.

(770) Hinsichtlich Ziffer v, die ebenfalls nach der endgültigen Unterrichtung wiederholt wurde, widersprach die Kommission der Behauptung, die Einfuhren aus der VR China seien in Bezug auf Umfang und Menge begrenzt. Tatsächlich führten die drei in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Ausführer im Untersuchungszeitraum 17 Warenkennnummern aus. Der in den Tabellen 2a und 2b der vorläufigen Verordnung festgestellte erhebliche Anstieg des chinesischen Marktanteils manifestierte sich nicht in einem einzelnen sogenannten „Segment“ des Marktes. Die 17 in Rede stehenden Warenkennnummern betreffen BEV mit einer Länge von mindestens 4 200 mm, einer Reichweite von mindestens 300 km, dem gesamten in der Warenkennnummer festgelegten Leistungs- und Radantriebsbereich.

(771) Hinsichtlich Ziffer vi war die Kommission nicht der Ansicht, dass es ohne Einfuhren aus der VR China zu einer Verhinderung einer Preiserhöhung gekommen wäre. Es liegt auf der Hand, dass der Unionsmarkt ganz anders ausgesehen hätte, wären keine großen Mengen subventionierter Einfuhren aus der VR China auf dem Unionsmarkt zu Preisen verfügbar gewesen, die die Unionspreise unterboten. Es ist unbestreitbar, dass der Wirtschaftszweig der Union ohne den unlauteren chinesischen Wettbewerb deutlich mehr BEV auf dem Unionsmarkt verkauft und die Stückkosten gesenkt hätte, weil er seine Fixkosten auf mehr Verkäufe hätte verteilen können. Dies hätte es den Unionsherstellern ermöglicht, die Preise im Zusammenhang mit dem Übergang des Marktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV rentabler festzusetzen.

(772) Hinsichtlich Ziffer vii ist die Kommission nicht der Ansicht, dass ihre Analyse der Verhinderung von Preiserhöhungen fehlerhaft ist, nur weil sie es versäumt habe, zu allen relevanten Faktoren Stellung zu nehmen. Vielmehr wurden alle während der Untersuchung ermittelten Faktoren geprüft. Der Übergang des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV war ein zentraler Bestandteil der Feststellungen der Kommission in Bezug auf Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse. Den Auswirkungen der Verhinderung von Preiserhöhungen auf den Übergang wurde in der Schlussfolgerung der Kommission zur Lage des Wirtschaftszweigs der Union in Abschnitt 4.5.4 der vorläufigen Verordnung eine wichtige Rolle beigemessen.

(773) Hinsichtlich Ziffer viii, die ebenfalls nach der endgültigen Unterrichtung wiederholt wurde, ergab die Untersuchung nicht, dass es kaum Wettbewerbsüberschneidungen zwischen den Einfuhren aus der VR China und den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union gab. Wie in Erwägungsgrund 1044 der vorläufigen Verordnung erwähnt, stellte die Kommission fest, dass ein hohes Maß an Übereinstimmung zwischen den eingeführten und den vom Wirtschaftszweig der Union verkauften Warentypen bestanden hat.

(774) Hinsichtlich Ziffer ix, die sich auf den internen Wettbewerb zwischen den Unionsherstellern bezieht, vertritt die Kommission die Auffassung, dass sich dieser Wettbewerb zwar stark, aber zum Vorteil der Verbraucher in der Union entwickelt hat. Dagegen gelangten die subventionierten Einfuhren im Zuge der starken Subventionierung durch die chinesische Regierung in den Unionsmarkt.

(775) Hinsichtlich Ziffer x wurde die Rolle der Händler auf dem Markt in den Erwägungsgründen 1024 bis 1027 der vorläufigen Verordnung beschrieben. Händler können die Preise auf dem Unionsmarkt sowohl für eingeführte als auch für die vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten Fahrzeuge beeinflussen. Dieser Einfluss beschränkte sich jedoch auf Preisnachlässe, die ihren Kunden im Rahmen ihrer Gesamtmarge angeboten werden konnten. Dieser Einfluss auf die Preise war daher sowohl für eingeführte als auch für die vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten Fahrzeuge sehr begrenzt. Außerdem wurde die Berechnung der Preisunterbietung auf Händlerebene durchgeführt, daher waren die Preise der Händler an die Endverbraucher für die Berechnung nicht relevant.

(776) Hinsichtlich Ziffer xi wurde diese Berechnung für jeden Warentyp getrennt für den Untersuchungszeitraum vorgenommen und war daher der Preisunterbietung ähnlich, nur mit dem Unterschied, dass die tatsächlichen Unionspreise durch die Herstellstückkosten des Wirtschaftszweigs der Union ersetzt wurden. Diese Spanne (30 %) war viel höher als die Preisunterbietungsspanne (12,7 %), da sie auch den finanziellen Verlusten des Wirtschaftszweigs der Union Rechnung trug, die in Tabelle 10 der vorläufigen Verordnung zusammengefasst wurden (10,8 % im UZ), und der für die Berechnung verwendete Nenner war der CIF-Einfuhrpreis. Die berechnete Spanne zeigte, inwieweit dem Wirtschaftszweig der Union durch die Einfuhren aus der VR China durch Preisdruck erheblicher Schaden zu entstehen droht.

(777) Die Vorbringen in Erwägungsgrund 765 der vorliegenden Verordnung wurden daher zurückgewiesen.

(778) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte Unternehmen 24 vor, die Kommission habe in ihrer Analyse der Verhinderung von Preiserhöhungen zu Unrecht angenommen, dass die Unionshersteller geplant hätten, für ihre Modelle die Methode der Vollkosten plus Gewinnaufschlag anzuwenden. Unternehmen 24 erklärte ferner, dass sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union verbessern werde, sobald die Produktionsmenge steige und die Hersteller von Größenvorteilen profitieren würden.

(779) Die Kommission stimmte der Aussage von Unternehmen 24 zu, dass sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union verbessern werde, sobald die Produktionsmenge steige und die Hersteller allmählich von Größenvorteilen profitieren, wie in Erwägungsgrund 1194 der vorläufigen Verordnung erläutert. Wie in Erwägungsgrund 1195 der vorläufigen Verordnung dargelegt, geht jedoch aus den Tabellen 2a und 2b der vorläufigen Verordnung hervor, dass der Wirtschaftszweig der Union für BEV Marktanteile in einem unhaltbaren Tempo verloren hat. Aus der Bewertung in Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung geht ferner hervor, dass diese Marktanteilsverluste bis Ende 2026 anhalten werden. Verliert der Wirtschaftszweig der Union weiterhin erhebliche Marktanteile, wird er nicht in der Lage sein, Größenvorteile zu erzielen. Was die Preisstrategie betrifft, so wäre der Wirtschaftszweig der Union bei bestimmten BEV-Modellen zwar ohne subventionierte Einfuhren aus der VR China, die auf dem Unionsmarkt zu Unterbietungspreisen verkauft werden, nicht in der Lage, Preise zu Vollkosten zuzüglich Gewinn festzusetzen, doch dies bedeutet nicht, dass die subventionierten BEV aus der VR China nicht die Preise des Wirtschaftszweigs der Union gedrückt hätten, als die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im UZ zu steigen begannen, als der Marktanteil der chinesischen Einfuhren am höchsten war. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(780) Unternehmen 24 brachte ferner vor, es gebe keinen offensichtlichen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Präsenz chinesischer BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt und dem Preisniveau der Unionshersteller, da i) zu dem Zeitpunkt, als die Einfuhren aus der VR China gestiegen seien, die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 38 % gestiegen seien, und damit mehr als die Produktionskosten, die um 24 % gestiegen seien, und ii) die BEV-Einfuhren aus der VR China keine Auswirkungen auf die Preise des Wirtschaftszweigs der Union hätten haben können, da sie im Untersuchungszeitraum nur einen Marktanteil von 7,3 % gegenüber dem Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union von 60-65 % gehabt hätten, iii) Preisdruck durch die konkurrierenden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Hybridfahrzeuge geherrscht habe und iv) die Subventionsprogramme der Mitgliedstaaten für den Kauf von BEV ihre Wirkung entfaltet hätten.

(781) Hinsichtlich Ziffer i wurden die Gründe für die Preiserhöhungen des Wirtschaftszweigs der Union in Erwägungsgrund 1076 der vorläufigen Verordnung behandelt. Darin wurde klargestellt, dass diese Entwicklung durch Veränderungen beim Mix der Modelle beeinflusst wurde, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Bezugszeitraum verkauft wurden, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Unionsmarkt allmählich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergeht und während des gesamten Bezugszeitraums neue Modelle eingeführt und verkauft wurden. Darüber hinaus wurden die Gründe für den Kostenanstieg für den Wirtschaftszweig der Union auch in Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung erläutert, in dem festgestellt wurde, dass diese Entwicklung auch durch Veränderungen im Modellmix beeinflusst wurde. Darüber hinaus waren die Stückkosten auch auf den Anstieg der Kosten für Komponenten zurückzuführen, insbesondere für Batterien wegen steigender Kosten für Rohstoffe wie Kobalt, Nickel und Lithium. Die Kosten für andere Komponenten stiegen ebenfalls, insbesondere für diejenigen, die von der

Energiekrise betroffen waren, wie Stahl und andere Metalle. Ein Faktor, der die Stückkosten sinken ließ, war der Anstieg der Produktions- und Verkaufsmengen, wie aus den Tabellen 4 und 5 der vorläufigen Verordnung hervorgeht, da die Unionshersteller in der Lage waren, die Fixkosten auf größere Mengen an BEV zu verteilen.

(782) Hinsichtlich Ziffer ii ist die Tatsache, dass BEV chinesischer Marken im Untersuchungszeitraum einen Marktanteil von 7,3 % hatten, in diesem Zusammenhang unerheblich. Es sei daran erinnert, dass bei den Berechnungen der Preisunterbietungsspanne die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union bei jedem ausführenden Hersteller bei über 90 % lag, wie in Erwägungsgrund 1031 der vorläufigen Verordnung erläutert, während die Übereinstimmung zwischen den Warenkennnummern der Union und den chinesischen Warenkennnummern zwischen 61 % und 83 % lag, wie in Erwägungsgrund 57 der vorliegenden Verordnung erläutert.

(783) Hinsichtlich Ziffer iii zum Preisdruck, der von den konkurrierenden Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und Hybridfahrzeugen ausgeübt wurde, stellte die Kommission fest, dass es sich dabei um eine Wiederholung des bereits in Erwägungsgrund 1040 der vorläufigen Verordnung genannten Vorbringens handelt, auf das in Erwägungsgrund 1041 der vorläufigen Verordnung eingegangen wurde, und dass Unternehmen 24 diesbezüglich keine neuen Informationen vorgelegt hat.

(784) Was Ziffer iv anbelangt, so betreffen die Subventionierungsprogramme der Mitgliedstaaten für BEV-Käufe im Allgemeinen auch chinesische BEV und nicht nur die vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten BEV.

(785) Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(786) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe erklärt, dass sie, da es sich bei den Einfuhrpreisen von BEV aus der VR China um Verrechnungspreise handele, ihre Feststellung bestätigt habe, dass der Rückgang der Einfuhrpreise um 10 % im Bezugszeitraum bedeutungslos sei.

(787) Die Kommission stimmte dieser Aussage nicht zu. Die Tatsache, dass es sich bei den Einfuhrpreisen um Verrechnungspreise handelte, bedeutete nicht, dass der Rückgang des Einfuhrpreises um 10 % im UZ bedeutungslos war. Dies ist der Preis, zu dem Einfuhren in die Union eingeführt werden, d. h. der CIF-Preis, auf dessen Grundlage Zölle und Ausgleichszölle von den Einführern berechnet und entrichtet werden. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(788) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass ohne eine Bewertung der Änderungen des Warenmixes der BEV-Einfuhren aus der VR China und der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union unter den besonderen Umständen des im Übergang befindlichen Marktes keine Verhinderung einer Preiserhöhung hätte festgestellt werden können.

(789) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Es besteht keine rechtliche Verpflichtung, die Verhinderung von Preiserhöhungen auf der Ebene der Warenkennnummer vorzunehmen, da dies in der WTO-Rechtsprechung nicht vorgeschrieben ist. Im vorliegenden Fall führte die Kommission eine umfassende Analyse der Verhinderung von Preiserhöhungen durch. Die Kommission zog die Entwicklung der Verkaufspreise und der Herstellstückkosten des Wirtschaftszweigs der Union, wie in Erwägungsgrund 1033 der vorläufigen Verordnung erläutert, die Menge der Einfuhren aus der VR China und das Ausmaß des Wettbewerbs mit chinesischen BEV, wie in Erwägungsgrund 1035 der vorläufigen Verordnung erläutert, heran. Wie in Erwägungsgrund 1034 der vorläufigen Verordnung erläutert, führte die Kommission im UZ außerdem einen Vergleich auf Warentypebene durch und stellte fest, dass der Verkaufspreis der ausführenden Hersteller 30 % unter den gewogenen durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union lag. Schließlich kam die Kommission in Erwägungsgrund 1035 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China eine Erhöhung der Preise des Wirtschaftszweigs der Union unabhängig vom Warentyp verhindert haben und dass sich

die Einfuhren aus der VR China negativ auf alle Arten von Modellen, einschließlich der teuren Modelle, auswirkten. Folglich berücksichtigte die Kommission entgegen dem Vorbringen bei ihrer Analyse der Verhinderung von Preiserhöhungen den Warenmix und kam auch zu dem Schluss, dass bei allen Arten von Modellen eine Preiserhöhung verhindert wurde. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(790) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission bei der Analyse der Verhinderung von Preiserhöhungen die Entwicklung der Inlandspreise und deren Wechselwirkungen mit den BEV-Einfuhren aus der VR China im Bezugszeitraum nicht bewertet habe, da i) die Menge der BEV-Einfuhren aus der VR China im Jahr 2020 extrem gering gewesen sei und nicht zur Verhinderung einer Preiserhöhung geführt haben könne, ii) zwischen 2021 und dem UZ die meisten BEV-Einfuhren aus der VR China jedes Jahr von den Unionsherstellern selbst getätigt worden seien und es daher widersinnig sei, wenn die Kommission geltend mache, die Unionshersteller würden Marktanteile an sich selbst verlieren und eine Verhinderung von Preiserhöhungen für ihre Unionsproduktion herbeiführen, iii) die Kommission nicht festgestellt habe, dass die übrigen BEV-Einfuhren aus der VR China im Zusammenhang mit chinesischen Marken im Zeitraum von 2021 bis zum Untersuchungszeitraum zu einer Verhinderung von Preiserhöhungen geführt hätten, iv) unter Berücksichtigung der eigenen Produktion des Wirtschaftszweigs der Union in der Union und seiner Eigenimporte der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum keine Marktanteile verloren sondern hinzugewonnen habe, und dies nicht mit der Schilderung vereinbar sei, BEV-Einfuhren aus der VR China würden Preiserhöhungen verhindern, v) die Kommission keine Belege für die BEV-Einfuhren aus der VR China auf Jahresbasis berücksichtigt und die zwischenzeitlich erfolgten Entwicklungen, die mit ihren eigenen Hypothesen und Schlussfolgerungen in Widerspruch standen, ignoriert habe, da insgesamt: a) eine negative Korrelation zwischen den Marktanteilsverlusten des Wirtschaftszweigs der Union und seiner Rentabilität bestanden habe, und b) eine negative Korrelation zwischen den Mengen der BEV-Einfuhren aus der VR China und den Preiserhöhungen und der Rentabilität des Wirtschaftszweig für BEV der Union bestanden habe; ferner habe vi) die Kommission selbst in ihrer Endpunkt-zu-Endpunkt-Analyse Folgendes übersehen: a) die erhebliche Zunahme der Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum und die Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Verkäufe zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum fast verdoppelte, b) dass die BEV-Hersteller in der Union bei ihrer Unionsproduktion im Bezugszeitraum nur einen Marktanteil von fünf Prozentpunkten einbüßten, was der Aussage der Kommission widersprach, wonach der Wirtschaftszweig der Union „Marktanteile in einem unhaltbaren Tempo“ verlor, und c) dass die BEV-Hersteller in der Union ihre Verluste im gleichen Zeitraum um 52 % verringerten und dass all diese Entwicklungen nicht auf die Veränderung des Warenmixes zurückgeführt werden können, für die keine Daten erhoben wurden.

(791) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Was Ziffer i betrifft, so lag der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China über der Geringfügigkeitsschwelle, weshalb diese Einfuhren in erheblichem Umfang Preiserhöhungen hätten verhindern können. Bezüglich der Ziffern ii und iii waren, wie in Erwägungsgrund 769 der vorliegenden Verordnung erläutert wird, alle Einfuhren von BEV aus China für die Prüfung der Verhinderung von Preiserhöhungen relevant, da alle Einfuhren als subventioniert angesehen wurden und sich die Kommission in ihrer Preisunterbietungsanalyse nur auf die Einfuhren der drei in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Gruppen konzentrierte, da es sich bei ihnen um die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller handelte. Was Ziffer iv betrifft, so können für die Berechnung des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union die Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China nicht mit der Produktion der Unionshersteller in der Union aggregiert werden. In Bezug auf die Ziffern v und vi ist die Tatsache, dass der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum kleiner wurde, während seine finanziellen Verluste in den Jahren 2020 und 2022 zurückgingen, oder dass der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im Bezugszeitraum stieg, während die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union in den Jahren 2020 und 2022 zurückgingen, für die Prüfung der Verhinderung von Preiserhöhungen nicht relevant, da die Kommission nicht zu dem Schluss kam, dass in diesem Fall eine bedeutende Schädigung vorlag, sondern dass eine Schädigung drohte. Da sich der Unionsmarkt im Übergang befindet, nahmen Produktion und Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum zu; dieser Anstieg wirkte sich bis 2022 positiv auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union aus. Im UZ begannen sich die positiven Auswirkungen auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union umzukehren, und die finanziellen Verluste nahmen zu. Es sei darauf hingewiesen, dass die Einfuhren aus China im UZ den höchsten Marktanteil besaßen. Der Wirtschaftszweig für BEV der Union ist ein kapitalintensiver Wirtschaftszweig und muss in der Lage sein, ausreichende Mengen an BEV herzustellen und zu verkaufen, um seine hohen Fixkosten decken zu können. Wenn sie weiter zunehmen, werden die subventionierten Niedrigpreiseinfuhren aus China dem Wirtschaftszweig der Union keine Möglichkeit lassen, solche Größenvorteile zu erzielen, einen größeren Teil seiner Fixkosten zu decken, seine Herstellstückkosten für BEV zu senken und somit rentabel zu werden. Den Einfuhren aus China gelang es, ihren Marktanteil zu erhöhen, da sie niedrigpreisig sind und folglich Preiserhöhungen auf dem Unionsmarkt in erheblichem Umfang verhindern; dieser ist nicht in der Lage, ausreichende Mengen an BEV zu verkaufen. Ein Marktanteilsverlust des Wirtschaftszweigs der Union in Höhe von 9 Prozentpunkten auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs oder um 5,2 Prozentpunkte auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs im Bezugszeitraum ist angesichts der Tatsache, dass sich der Unionsmarkt im Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV befindet, und in Anbetracht der hohen Investitionen, die der Wirtschaftszweig der Union tätigen muss, um die Produktion von BEV entsprechend den Entwicklungen auf dem Unionsmarkt zu steigern, erheblich. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(792) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe bei der Feststellung der Verhinderung von Preiserhöhungen keine begründeten und angemessenen Erläuterungen zur Rolle und Relevanz der Preisunterbietung von 12,7 % und der Bewertung der chinesischen BEV-Preise als 30 % unter den Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union liegend vorgelegt.

(793) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Die Kommission stellte fest, dass die Preisunterbietung und die Verhinderung von Preiserhöhungen alternative Standards für die Analyse von Preiseffekten nach Artikel 8 Absatz 2 der Grundverordnung darstellen. Die Preisunterbietung wird für den UZ berechnet, während die Verhinderung von Preiserhöhungen für den gesamten Bezugszeitraum ermittelt wird. Die Kommission nutzte die Preisunterbietung nicht zum Beweis der Verhinderung von Preiserhöhungen; jedoch bestätigte die im Untersuchungszeitraum festgestellte erhebliche Preisunterbietung, dass die im gesamten Bezugszeitraum beobachtete Verhinderung von Preiserhöhungen auf die subventionierten Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China zurückzuführen war. Daher stellte die Kommission in Erwägungsgrund 1034 der vorläufigen Verordnung fest, dass der Verkaufspreis der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller 30 % unter den gewogenen durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union lag. Darüber hinaus erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 776 der vorliegenden Verordnung, dass die Berechnung für jeden Warentyp getrennt für den UZ vorgenommen und daher der Preisunterbietung ähnlich war, nur mit dem Unterschied, dass die tatsächlichen Unionspreise durch die Herstellstückkosten des Wirtschaftszweigs der Union ersetzt wurden. Diese Spanne (30 %) war viel höher als die Preisunterbietungsspanne (12,7 %), da sie auch den finanziellen Verlusten des Wirtschaftszweigs der Union Rechnung trug, die in Tabelle 10 der vorläufigen Verordnung zusammengefasst wurden (10,8 % im UZ), und der für die Berechnung verwendete Nenner war der CIF-Einfuhrpreis. Die berechnete Spanne zeigte, inwieweit dem Wirtschaftszweig der Union durch die Einfuhren aus der VR China durch Preisdruck erheblicher Schaden zu entstehen droht. Darüber hinaus erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 1035 der vorläufigen Verordnung, dass ein wichtiger Faktor für diese Verhinderung von Preiserhöhungen darin bestand, dass die Zulassungen nach der Einfuhr subventionierter Einfuhren aus der VR China mengenmäßig um 1 729 % steigen und im UZ im Vergleich zu 2020 einen Marktanteil von 22,8 % erreichen konnten (siehe Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung) und dass diese Verkäufe hauptsächlich zulasten der Unionshersteller gingen, die Marktanteile einbüßten. Darüber hinaus stellte die Kommission im selben Erwägungsgrund der vorläufigen Verordnung fest, dass die Verhinderung einer Preiserhöhung auch dadurch erklärt wird, dass die chinesischen Einfuhren unabhängig vom Warentyp mit den Unionsverkäufen im Wettbewerb stehen. Selbst wenn die Union ihre Verkäufe teurerer Modelle steigerte, würden auch diese Modelle mit einem Typ chinesischer BEV konkurrieren; dies trug dazu bei, dass der Wirtschaftszweig der Union zweistellige Verluste verzeichnete, wie aus Tabelle 10 der vorläufigen Verordnung hervorgeht. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(794) Nach der endgültigen Unterrichtung verwiesen die CCCME und die chinesische Regierung auf i) die Erklärung der Kommission, dass die Unionshersteller aufgrund des Unterschieds im Warenmix in der Lage seien, die Verkaufspreise um 38 % zu erhöhen, und ii) die Erklärung der Kommission in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung (dass daraus, dass der Wirtschaftszweig der Union auftragsbasiert arbeitet und es etwa sechs Monate dauert, bis die BEV an den Abnehmer geliefert werden und der Verkauf tatsächlich in den Büchern des Wirtschaftszweigs der Union erfasst wird, folgt, dass die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union in einem Quartal nicht direkt auf den Preisdruck zurückzuführen sei, den die subventionierten chinesischen BEV ausübten, die in dem betreffenden Quartal auf dem Unionsmarkt verkauft wurden), um die Feststellungen zur Verhinderung von Preiserhöhungen anzufechten. Nach Ansicht der CCCME und der chinesischen Regierung bezogen sich die in den Buchführungsunterlagen der Unionshersteller verbuchten Herstellkosten in jedem Jahr des Bezugszeitraums auf einen anderen Warenmix als dem im selben Zeitraum auf dem Unionsmarkt verkauften, sodass sich die Verluste nicht auf denselben Warenmix bezögen und nicht repräsentativ für eine Verhinderung von Preiserhöhungen seien.

(795) Diese Vorbringen sind unbegründet. Entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung beziehen sich die in den Buchführungsunterlagen der Unionshersteller verbuchten Herstellkosten in jedem Jahr des Bezugszeitraums nicht auf einen anderen Warenmix als den im selben Zeitraum auf dem Unionsmarkt verkauften Mix. Die sechsmonatige Lücke, auf die sich die Kommission in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung bezog, lag zwischen dem Datum der Bestellung durch einen Abnehmer und dem Zeitpunkt des tatsächlichen Verkaufs des BEV an den Abnehmer. Der Verkauf des BEV wird zum Zeitpunkt des tatsächlichen Verkaufs des BEV an den Abnehmer und nicht zum Zeitpunkt der Bestellung in den Buchführungsunterlagen erfasst. Die Hersteller führen für Bestellungen andere als „Auftragsbuch" bezeichnete Aufzeichnungen, die sich vom Verkaufshauptbuch als solchem unterscheiden. Die Herstellkosten eines BEV werden während des Zeitraums, in dem die BEV hergestellt werden, in den Buchführungsunterlagen erfasst; nach dem Grundsatz der Periodenabgrenzung der Rechnungsführungsvorschriften muss der Zeitraum der Herstellkosten eines BEV mit dem Zeitraum des Verkaufs des BEV abgestimmt werden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(796) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass eine Behörde im Zusammenhang mit der Verhinderung von Preiserhöhungen verpflichtet sei, die Preiserhöhungen zu berücksichtigen, „die andernfalls ohne die angeblich subventionierten Einfuhren eingetreten wären“, ([118]) und dass sie daher notwendigerweise eine kontrafaktische Analyse ([119]) durchführen müsse. Darüber hinaus erklärte die CCCME, dass die Feststellung der Kommission in Erwägungsgrund 771 der vorliegenden Verordnung, dass die Preise ohne die Einfuhren aus der VR China gestiegen wären, eine bloße Annahme sei, die nicht auf einer quantitativen oder qualitativen Erwägung beruhe, ob die Marktbedingungen so beschaffen waren, dass die Preise ohne die Auswirkungen der chinesischen BEV-Einfuhren den steigenden Kosten entsprechend hätten steigen müssen. In diesem Zusammenhang brachte die CCCME vor, dass die Eigenimporte von BEV durch den Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum exponentiell gestiegen seien, dass auf dem BEV-Markt ein starker Wettbewerb innerhalb der Union und mit Drittländern bestehe, dass die Verbraucher wahrgenommen hätten, dass in der Union hergestellte BEV in der Union finanziell weniger erschwinglich seien, und dass es daher mehrere Faktoren gebe, die die Möglichkeiten der Unionshersteller einschränkten, die Preise zu erhöhen. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass die Kommission die einschlägige Untersuchung nicht im Hinblick darauf durchgeführt habe, ob der massive Anstieg der Herstellkosten an die Verbraucher hätte weitergegeben werden können und, wenn ja, in welchem Umfang, wobei insbesondere die Tatsache zu berücksichtigen sei, dass sich der BEV-Markt der Union im Übergang befinde und der Warenmix sich sowohl auf chinesischer Seite als auch auf der Seite der Unionshersteller ständig ändere.

(797) In Erwägungsgrund 771 der vorliegenden Verordnung, auf die sich die CCCME und die chinesische Regierung in ihrem Vorbringen bezogen, erklärte die Kommission nicht, dass die Preise ohne die Einfuhren aus der VR China gestiegen wären. Tatsächlich erklärte die Kommission, dass der Unionsmarkt ganz anders ausgesehen hätte, wenn keine großen Mengen subventionierter Einfuhren aus der VR China auf dem Unionsmarkt zu Preisen verfügbar gewesen wären, die die Unionspreise unterboten. Die Kommission wies weiter darauf hin, dass sich nicht bestreiten lässt, dass der Wirtschaftszweig der Union ohne den unlauteren chinesischen Wettbewerb deutlich mehr BEV auf dem Unionsmarkt verkauft und die Stückkosten gesenkt hätte, weil er seine Fixkosten auf mehr Verkäufe hätte verteilen können. Dies hätte es den Unionsherstellern ermöglicht, die Preise im Zusammenhang mit dem Übergang des Marktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV rentabler festzusetzen. Es sei daran erinnert, dass der Wirtschaftszweig der Union ein kapitalintensiver Wirtschaftszweig ist und daher hohe Fixkosten hat und Größenvorteile erzielen muss, um seine Fixkosten besser zu decken. Eine größere Produktionsmenge führt zu einer besseren Deckung der Fixkosten und damit zu niedrigeren Stückkosten. Niedrigere Stückkosten bedeuten eine Steigerung der Rentabilität. Die Auswirkungen der Einfuhren von BEV aus China auf den Wirtschaftszweig der Union wurden bereits in Erwägungsgrund 769 der vorliegenden Verordnung bewertet; die Auswirkungen des Wettbewerbs innerhalb der Union und mit Drittländern wurden ebenfalls bereits in Erwägungsgrund 774 der vorliegenden Verordnung sowie in Abschnitt 6.2.1 der vorläufigen Verordnung und Abschnitt 6.2.2.1 der vorliegenden Verordnung bewertet. Die CCCME schien die diesbezüglichen Feststellungen der Kommission außer Acht zu lassen. Schließlich war nicht klar, auf welchen massiven Anstieg der Herstellkosten die CCCME und die chinesische Regierung in ihrem Vorbringen Bezug nahmen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(798) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission nicht geprüft habe, ob die Verhinderung von Preiserhöhungen im Sinne des Artikels 15.2 erheblich gewesen sei; daher sei ihr Handeln auch nicht mit Artikel 15.1 und Artikel 15.2 Satz 2 des Subventionsübereinkommens vereinbar gewesen. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass die Preiserhöhung, wenn überhaupt, nicht erheblich gewesen sei, da unter anderem die Kosten der Unionshersteller im Bezugszeitraum um 7 457 EUR/Stück gestiegen seien, während ihre Preise um 9 156 EUR/Stück gestiegen seien.

(799) In Erwägungsgrund 1033 der vorläufigen Verordnung wies die Kommission darauf hin, dass die in Tabelle 7 der vorläufigen Verordnung dargestellte Entwicklung der Verkaufspreise und der Herstellstückkosten in der Union im gesamten Bezugszeitraum Beweise für eine erhebliche Verhinderung von Preiserhöhungen enthielt. Der Wirtschaftszweig der Union konnte seine Preise nicht so stark erhöhen, dass seine Kosten damit gedeckt wurden. Daher erlitt der Wirtschaftszweig der Union im gesamten Bezugszeitraum bei den Verkäufen von BEV finanzielle Verluste. Die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union waren beträchtlich, und obwohl sie im Zeitraum von 2020 bis 2022 zurückgingen, begannen sie im UZ zu steigen. Darüber hinaus erklärte die Kommission in Erwägungsgrund 1034 der vorläufigen Verordnung, dass der Verkaufspreis der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller 30 % unter den gewogenen durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union lag, was auf den erheblichen Preisdruck hindeutet. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

([118]) Bericht des Rechtsmittelgremiums, „China — GOES“, Rn. 141.
([119]) Panelbericht, „Russland — Nutzfahrzeuge“, Rn. 7.61.

(800) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME mehrfach vor, dass die Kommission in der vorläufigen Verordnung und im Dokument zur endgültigen Unterrichtung Ex-post-Erklärungen vorgelegt habe.

(801) Auch diese Behauptung ist vage und entbehrt jeder Grundlage. In der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission ihre vorläufigen Feststellungen, während sie im Dokument zur endgültigen Unterrichtung auf die Stellungnahmen der interessierten Parteien einging und ihre vorläufigen Feststellungen ergänzte. Deshalb wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(802) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Preisunterbietungsanalyse der Kommission nicht mit Artikel 15.1 und 15.2 des Subventionsübereinkommens vereinbar sei. Konkret kritisierten die CCCME und die chinesische Regierung die Preisunterbietungsanalyse der Kommission, da i) die Preisunterbietungsspanne nur für den Untersuchungszeitraum berechnet worden sei, was nicht genüge, ii) die ergebnisorientierte Stichprobe dreier Unternehmensgruppen von ausführenden Herstellern für die Berechnung der Preisunterbietungsspanne nicht repräsentativ sei und die Ausfuhrverkäufe von Tesla in die Preisunterbietungsberechnungen einbezogen werden sollten, dem größten chinesischen Ausführer, dem eine individuelle Ermittlung zugestanden wurde, weshalb seine Daten von der Kommission überprüft worden seien, iii) die Berechnung der Preisunterbietungsspanne auf der Grundlage der Warenkennnummer nicht repräsentativ sei, da nur fünf der 17 Warenkennnummern der chinesischen ausführenden Hersteller vollständig mit den Warenkennnummern des Wirtschaftszweigs der Union übereinstimmen würden, iv) die Kommission nicht die Vergleichbarkeit der Preise sichergestellt und keine Berichtigungen für die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussende Faktoren vorgenommen habe, wie z. B. die Marktsegmentierung, v) die Kommission die Preise nicht angepasst habe, um dem Markenwert Rechnung zu tragen, vi) die Kommission nicht erläutert habe, wie der Preisnachlass für große Flottenverkäufe mit den Händlerverkäufen gleichgesetzt werden konnte, vii) die Kommission die im Einleitungsdokument genannten Vertriebskanäle der chinesischen ausführenden Hersteller nicht berücksichtigt habe, viii) die Kommission weder erläutert noch belegt habe, dass die Händlerebene die richtige Handelsstufe sei, und es nicht klar sei, auf welche Weise bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern die Verkäufe an verbundene Händler als fremdvergleichskonform und nicht als Verrechnungspreis angesehen wurden und auf welche Weise die Preise der Unionshersteller an die Händler ermittelt wurden, und ix) die Kommission die Händlerrabatte für Endverbraucher nicht ordnungsgemäß berücksichtigt habe.

(803) Hinsichtlich der nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten Ziffer i berechnete die Kommission die Preisunterbietungsspanne für den UZ nur deshalb, weil dieser Ansatz — nach ihrer üblicherweise verfolgten Strategie und eindeutig im Einklang mit den WTO-Regeln für Preisvergleiche — die Belastung der mitarbeitenden Unternehmen auf ein überschaubares Maß beschränkte und gleichzeitig sicherstellte, dass die Preisunterbietung über einen ausreichend langen Zeitraum untersucht wurde, um die Aussagekraft der Ergebnisse sicherzustellen. Dem stehen andere preisbezogene Aspekte der Schadensuntersuchung entgegen, wie z. B. Preisdruck bzw. Preisverfall und Untersuchung von Preistrends, die normalerweise über einen Zeitraum von vier Jahren durchgeführt werden. Wie in Erwägungsgrund 1022 der vorläufigen Verordnung erläutert, wird die Preisunterbietungsspanne auf der Ebene der Warenkennnummern berechnet, und in den Fragebogen für die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller und die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller forderte die Kommission diese Parteien auf, die auf den Warenkennnummern basierenden Verkaufsdaten nur für den Untersuchungszeitraum vorzulegen. Daher war zu Beginn der Untersuchung klar, dass die Preisunterbietungsspanne, die auf der Grundlage der Warenkennnummer ermittelt wird, von der Kommission nur für den Untersuchungszeitraum ermittelt wird. Weder die CCCME und die chinesische Regierung noch eine andere interessierte Partei nahmen zum Fragebogen Stellung und brachten vor, die Kommission solle die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller und die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auffordern, die Verkaufsdaten auf der Ebene der Warenkennnummer für den gesamten Bezugszeitraum zu melden.

(804) Hinsichtlich der nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten Ziffer ii betrachtete die Kommission, wie bereits in den Erwägungsgründen 48 bis 76 der vorläufigen Verordnung erläutert, die Stichprobe der chinesischen ausführenden Hersteller als repräsentativ. Wie in den Erwägungsgründen 29 und 30 der vorliegenden Verordnung erläutert, gestand die Kommission Tesla eine individuelle Ermittlung zu. Es besteht jedoch keine rechtliche Verpflichtung, die Ausfuhrverkäufe von Unternehmen, die Gegenstand einer individuellen Untersuchung sind, bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne zu berücksichtigen. Der einzige Zweck einer individuellen Ermittlung ist die Bestimmung eines spezifischen Zollsatzes für ein ursprünglich nicht in die Stichprobe einbezogenes mitarbeitendes Unternehmen. Der Zweck besteht nicht darin, die Daten dieses individuell untersuchten Unternehmens rückwirkend in die Gesamtschadensanalyse einzubeziehen, und es besteht keine rechtliche Verpflichtung dazu. Dies würde vor allen Dingen dem Zweck der Stichprobe zuwiderlaufen. Die Kommission erinnerte daran, dass die Berechnung der Preisunterbietungsspanne in diesem Fall eine komplexe Analyse erfordert hätte, die die Erhebung von Daten beinhaltet, die weit über das hinausgehen, was zur Ermittlung einer Subventionsspanne erforderlich ist. Im vorliegenden Fall hat die Kommission lediglich die Subventionierung geprüft, die Tesla in China erhalten hat. Darüber hinaus ist der Vergleich der Preise der einzelnen Ausführer mit den (tatsächlichen oder angestrebten) Preisen des Wirtschaftszweigs der Union nur

erforderlich, um die Schadensspanne zu ermitteln, die als Grundlage für die Höhe des Zolls dient. Im vorliegenden Fall gilt dies nicht, da die Höhe des Zolls auf der Höhe der Subvention beruht. Die für die Stichprobe ermittelte Preisunterbietungsspanne wird als repräsentativ für die mitarbeitenden Unternehmen in China insgesamt und insbesondere für diejenigen chinesischen Unternehmen mit beträchtlichen Überkapazitäten angesehen. Die Tatsache, dass die Preisunterbietungsspanne für einige Unternehmen berechnet wurde, denen in früheren Untersuchungen eine individuelle Ermittlung zugestanden wurde, ist irrelevant, zumal dies in Antidumpingverfahren der Fall war, in denen geprüft werden musste, ob die Anwendung der Regel des niedrigeren Zolls zu einem niedrigeren Zollsatz führen könnte als die für das Unternehmen, das Gegenstand einer individuellen Ermittlung war, ermittelte Dumpingspanne. Darüber hinaus beschloss die Kommission in einer Reihe von Fällen, die Preisunterbietungsspanne der Unternehmen, die Gegenstand einer individuellen Ermittlung waren, wie z. B. die Untersuchung *Verbindungselemente aus China* ([120]), bei ihrer Preisanalyse ausdrücklich nicht zu berücksichtigen.

(805) Hinsichtlich Ziffer iii, wie in Erwägungsgrund 763 der vorliegenden Verordnung erläutert, lag die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Unionshersteller bei jedem der ausführenden Hersteller mengenmäßig bei über 90 %. Die Betrachtung der Anzahl der chinesischen Warenkennnummern, die mit den Warenkennnummern des Wirtschaftszweigs der Union abgeglichen wurden, um den Wettbewerb zwischen den chinesischen BEV und den BEV der Union zu beurteilen, ist irreführend, da jede Warenkennnummer in unterschiedlichen Mengen auf dem Unionsmarkt verkauft wird. Das Absatzvolumen ist in diesem Zusammenhang die wichtigste Methode zur Feststellung der Repräsentativität.

(806) Hinsichtlich der ebenfalls nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten Ziffer iv verwies die Kommission, wie in Erwägungsgrund 759 der vorliegenden Verordnung in Bezug auf die Marktsegmente erläutert, auf die Erwägungsgründe 1041 bis 1043 der vorläufigen Verordnung, in denen diese Frage bereits eingehend geprüft und zurückgewiesen wurde. Die Kommission verwies ferner darauf, dass es keine allgemein akzeptierte Segmentierung von Personenkraftwagen gibt, und stellte fest, dass es kein Klassifizierungssystem gibt, das Segmente in diesem Wirtschaftszweig anhand objektiver und messbarer Kriterien beschreibt. Infolgedessen gibt es keine klare Trennungslinie zwischen den angeblichen Segmenten und diese Frage ist nicht Teil des Preisvergleichs der Kommission. Zusätzliche Informationen zur Segmentierung sind auch den Erwägungsgründen 131, 141, 143, 167 und 173 der vorläufigen Verordnung zu entnehmen. Die CCCME und die chinesische Regierung legten diesbezüglich keine neuen Beweise vor, abgesehen davon, dass die Kommission dafür kritisiert wurde, dass sie bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne nicht die Segmentierung verwendet habe. Wie in Erwägungsgrund 1022 der vorläufigen Verordnung erläutert, wurde diese Berechnung auf Ebene der Warenkennnummern vorgenommen und keine interessierte Partei hat zu den Warenkennnummern Stellung genommen. Bei der Festlegung ihres Warenkennnummer-Systems kam die Kommission zu dem Schluss, dass es nicht erforderlich ist, das Produktsegment als Kriterium in das Warenkennnummer-System aufzunehmen, da dieses Kriterium bereits durch andere Kriterien abgedeckt ist und es sehr schwierig gewesen wäre sicherzustellen, dass alle Parteien das Marktsegment standardisiert erfassen.

(807) Hinsichtlich Ziffer v, die ebenfalls nach der endgültigen Unterrichtung wiederholt wurde, legte die CCCME i) eine Studie von zwei Professoren der KU Leuven und des CERP, in der u. a. zum Thema Herstellermarken die Preise zwischen den Unionsherstellern kurz miteinander verglichen werden, ii) einen von der Website motor1.com verfassten Artikel und iii) die von Deloitte erstellte Studie mit dem Titel „2024 Deloitte Global Automotive Consumer Study“ vor, in der der Schwerpunkt beim Thema Herstellermarken im Wesentlichen auf Verbraucher gelegt wird, die beim Kauf ihres nächsten Fahrzeugs zu einer anderen Marke wechseln. In diesen Studien werden jedoch keine markenbezogene Unterschiede zwischen den BEV-Verkäufen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf dem Unionsmarkt im Untersuchungszeitraum und den entsprechenden Verkäufen der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller analysiert, und es wird nicht erläutert, wie die Kommission diesen Faktor bei ihrem Preisvergleich berücksichtigen sollte. Daher stellen die Stellungnahmen der CCCME und der chinesischen Regierung, einschließlich der beigefügten Studien, eine Wiederholung der bereits von der Kommission in den Erwägungsgründen 1036 und 1037 der vorläufigen Verordnung erörterten Frage dar.

(808) Hinsichtlich Ziffer vi ist festzustellen, dass die Kommission in Erwägungsgrund 1027 Ziffer iii der vorläufigen Verordnung erläutert hat, nämlich dass Fuhrparkverkäufe für bestimmte Kategorien von Großkunden wie Vermietungsunternehmen, staatliche Einrichtungen und große Privatunternehmen spezifisch sind und dass es sich dabei um Volumenverkäufe sowohl für die Unionshersteller als auch für die chinesischen ausführenden Hersteller handelt, die als mit dem Händlerniveau vergleichbar angesehen werden, da für die Verkaufsmenge ein Rabatt gewährt wird.

([120]) Verordnung (EG) Nr. 91/2009 des Rates vom 26. Januar 2009 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Verbindungselemente aus Eisen oder Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 29 vom 31.1.2009, S. 1).

(809) Hinsichtlich Ziffer vii berücksichtigte die Kommission bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne die Absatzkanäle der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum. Bei den im Einleitungsdokument genannten Vertriebskanälen handelte es sich um die Vertriebskanäle mehrerer chinesischer ausführender Hersteller, die bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne nicht berücksichtigt werden können, wenn sie nicht von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern genutzt wurden. Die CCCME und die chinesische Regierung erläuterten nicht weiter, wie die Absatzkanäle nicht in die Stichprobe einbezogener Unternehmen bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller berücksichtigt werden könnten.

(810) Hinsichtlich Ziffer viii in Erwägungsgrund 1024 der vorläufigen Verordnung erklärte die Kommission, sie habe festgestellt, dass die Händlerebene (Preis für den Händler) der zentrale Punkt sei, an dem der Wettbewerb stattgefunden hat, und wo die meisten Verkäufe zustande gekommen sind. Die Kommission erklärte weiter, dass auf die Verkäufe an Händler oder über Vertreter oder Großkunden etwa 95 % der Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union und etwa 78 % der Verkäufe der chinesischen ausführenden Hersteller entfielen. Darüber hinaus war keine Unterscheidung zwischen verbundenen und unabhängigen Händlern erforderlich, da die Untersuchung bestätigte, dass alle Händlereinkaufspreise marktüblich waren. Während des Kontrollbesuchs vor Ort erklärte der Wirtschaftszweig der Union, dass die Unterscheidung zwischen verbundenen und unabhängigen Händlern nicht in ihrem wirtschaftlichen Interesse liege und darüber hinaus wettbewerbsrechtliche Fragen aufwerfen könnte. Darüber hinaus verglich die Kommission, soweit möglich, die Preise für einen verbundenen Händler mit den Preisen für einen unabhängigen Händler und stellte keine wesentlichen Unterschiede fest. Was schließlich die Berechnung der Preise für den Händler der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller betrifft, erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 1027 der vorläufigen Verordnung für jedes Verkaufsmodell, wie der Preis für den Händler ermittelt wurde.

(811) Hinsichtlich Ziffer ix waren die Preisnachlässe, die den Verbrauchern von den Händlern gewährt wurden, für die Berechnung der Preisunterbietung irrelevant, da die Berechnung der Preisunterbietung auf der Ebene der Preise für den Händler erfolgte.

(812) Daher wurden die Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung zur Preisunterbietungsspanne zurückgewiesen.

(813) Der VDA brachte im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung vor, dass Preisunterschiede immer auf eine Vielzahl von Faktoren zurückgeführt werden könnten, sodass sie nicht unbedingt ein Hinweis auf Subventionen sein müssten. Insbesondere wies der VDA darauf hin, dass es selbst bei Produkten wie einem Big Mac, bei dem es sich um ein völlig gleiches Produkt auf der ganzen Welt handele, innerhalb verschiedener Regionen Preisunterschiede gebe (vgl. den Big-Mac-Index). Bei einer Ware wie BEV, die es in vielen unterschiedlichen Modellen gibt und die nur schwer international vergleichbar ist, seien die Preisunterschiede im Hinblick auf die vorgebliche Subventionierung noch weniger von Bedeutung.

(814) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Entgegen dem Vorbringen des VDA vergleicht die Kommission bei der Berechnung der Preisunterbietung nicht die Preise derselben Ware auf verschiedenen Märkten. Bei der Berechnung der Preisunterbietung vergleicht die Kommission den Preis des Wirtschaftszweigs der Union mit den Preisen des chinesischen ausführenden Herstellers für BEV auf dem Unionsmarkt, wie in Erwägungsgrund 1022 der vorläufigen Verordnung erläutert. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(815) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der VDA ferner vor, dass die Kommission in der vorläufigen Verordnung das Vorbringen zurückgewiesen habe, dass der Wirtschaftszweig der Union in Bezug auf Händlernetze und Kundendienstleistungen eine starke Stellung innehabe.

(816) Dieses Vorbringen ist sachlich falsch, da der VDA die Erläuterungen der Kommission in Erwägungsgrund 1166 der vorläufigen Verordnung falsch interpretiert hat. Tatsächlich wies die Kommission das Vorbringen, dass der Wirtschaftszweig der Union in Bezug auf Händlernetze und Kundendienstleistungen eine starke Position habe, nicht zurück. In Erwägungsgrund 1166 der vorläufigen Verordnung widersprach die Kommission dem Vorbringen von Unternehmen 24, dem zufolge der Wirtschaftszweig der Union im Gegensatz zu den chinesischen ausführenden Herstellern eine starke Stellung auf dem Unionsmarkt in Bezug auf Händlernetze und Kundendienstleistungen habe, die Verkäufe auf dem Unionsmarkt erleichtern würden, wie in Erwägungsgrund 1165 der vorläufigen Verordnung erläutert. Die Kommission widersprach dem Vorbringen von Unternehmen 24 und erklärte, dass die chinesischen Ausführer derzeit Händlernetze aufbauen und Online-Verkäufe nutzen würden, die sich bereits als erfolgreiche Strategie für Tesla erwiesen hätten. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(817) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte Unternehmen 24 ferner vor, dass die Kommission bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne die Markenwiedererkennung, die Marktpositionierung und die Händlernetze der BEV-Hersteller sowie den Wiederverkaufswert der BEV in gleicher Weise berücksichtigen sollte wie Unterschiede bei den materiellen Eigenschaften.

(818) Die Kommission stellte fest, dass Unternehmen 24 keine Schätzungen des Marktwerts für diese Unterschiede vorgelegt hat. Daher wurde das Vorbringen als unbegründet zurückgewiesen.

(819) Nach der vorläufigen Unterrichtung widersprach Unternehmen 18 der Aussage der Kommission in Erwägungsgrund 1037 der vorläufigen Verordnung, wonach nicht davon ausgegangen werden könne, dass der Markenwert von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor automatisch auf BEV übertragen werden könne, und erklärte, dass es möglich sei, BEV einen Preisaufschlag hinzuzurechnen.

(820) Die Kommission stellte fest, dass Unternehmen 18 diesen Preisaufschlag nicht quantifiziert hat. Daher wurde das Vorbringen als unbegründet zurückgewiesen.

(821) Im Anschluss an die endgültige Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass sie sich zur Struktur der Warenkennnummer, die das Marktsegment nicht umfasse, nicht äußern könnten, da die Kommission erst nach der vorläufigen Unterrichtung mitgeteilt habe, dass sie keine Segmentierungsanalyse durchführen werde, wohingegen die Kommission die Informationen über Marktsegmente von den chinesischen ausführenden Herstellern angefordert habe. Die CCCME und die chinesische Regierung erklärten ferner, dass die Kommission die Korrelation zwischen Warenkennnummern und Segmenten nicht festgestellt habe und dass in der Verfahrensakte keine Beweise dafür vorlägen, dass die Kommission eine Bewertung der Segmente und ihrer Vergleichbarkeit mit den Warenkennnummern auch nur in Betracht gezogen oder sichergestellt hätte, dass die Warenkennnummern das Modell und die segmentbasierten Preisunterschiede berücksichtigten. Zur Untermauerung ihrer Argumente legten die CCCME und die chinesische Regierung eine Aufstellung von BEV-Modellen vor und machten geltend, dass deren Verkaufspreise erheblich variierten, obwohl sie unter dieselbe Warenkennnummer fielen.

(822) Im Fragebogen für ausführende Hersteller sowie im Fragebogen für die Unionshersteller forderte die Kommission Angaben zum Marktsegment, in das nach Ansicht der Hersteller ihre BEV gehörten, an. Diese Informationen wurden getrennt von den Angaben auf der Grundlage der Warenkennnummer angefordert. Zusätzlich zu den Informationen über die Marktsegmentierung forderte die Kommission Informationen über Produktionsstandort, das Datum der Markteinführung, Karosserietyp, Effizienz, Schnellladung, Batteriekapazität und Anzahl der Sitze an. Diese Informationen wurden angefordert, damit die Kommission nachvollziehen konnte, welche BEV-Typen von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern verkauft wurden. Allein der Umstand, dass die Kommission diese zusätzlichen Informationen anforderte, bedeutet jedoch nicht, dass sie diese Informationen bei ihrer Schadens- und Preisbewertung berücksichtigen würde, wenn diese ihrer Auffassung nach nicht erforderlich waren. Wie in Erwägungsgrund 806 der vorliegenden Verordnung erläutert, war die Kommission nicht der Auffassung, dass eine Segmentierungsanalyse erforderlich war. Darüber hinaus wurden, wie in Erwägungsgrund 1022 der vorläufigen Verordnung erläutert, bei der Warenkennnummer die wesentlichen BEV-Eigenschaften berücksichtigt, die sich auf den Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union auswirkten, insbesondere Länge, Reichweite, Leistung und Art des Radantriebs. Darüber hinaus erläuterte die Kommission in Fußnote 425 der vorläufigen Verordnung, dass die Länge eng mit den Segmenten verbunden ist, die in den am häufigsten verwendeten Fahrzeugkategorien definiert sind (d. h. auf der Grundlage der Buchstaben A, B, C usw.). Die CCCME und die chinesische Regierung legten diesbezüglich keine Beweise vor. Darüber hinaus gab es, wie in Erwägungsgrund 1042 der vorläufigen Verordnung erläutert wird, keine allgemein anerkannte Segmentierung von Personenkraftwagen und keine klare Trennungslinie zwischen den angeblichen Segmenten, was häufig dazu führte, dass ein- und dasselbe Modell in unterschiedliche Segmente eingestuft wurde. So wird beispielsweise eines der beliebtesten, aus China eingeführten BEV, das MG4 Hatchback, von S&P Global Mobility, der EV-Datenbank ([121]) und von SAIC auf der Website von MG Motor Europe in das Segment C eingestuft. ([122]) In der Fragebogenantwort gab SAIC jedoch für dieses Modell ein anderes Segment an. Als weiteres Beispiel wird Polestar 2 von der EV-Datenbank dem Segment D zugeordnet, aber sowohl die Geely Group (in ihrer Antwort auf den Fragebogen) als auch S&P Global Mobility meldeten dieses Modell unter einem anderen Segment. Diese Beispiele zu einigen der BEV, von denen die größten Mengen aus China eingeführt werden, zeigen, dass es keine klaren, objektiven Kriterien gibt, die beobachtbaren oder messbaren technischen Merkmalen entsprechen, die zur Einstufung von BEV in Segmente herangezogen werden können. Daher hätte die Verwendung einer solchen Segmentierung nicht zu einer genauen und aussagekräftigen Analyse der Vergleichbarkeit der Preise geführt. Selbst wenn es möglich wäre, BEV objektiv und eindeutig in Segmente einzustufen (was nicht der Fall ist), wäre eine solche Einstufung angesichts der Aufnahme von Merkmalen in die Struktur der Warenkennnummern, die in hohem Maße mit einer plausiblen Segmentierung korrelieren, ohnehin überflüssig.

([121]) 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-eff:prev~next=100~350|rs-safety:prev~next=-1~5|paging:currentPage=0|paging:number=10.

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

(823) Was die Beispiele von Modellen betrifft, die von der CCCME und der chinesischen Regierung übermittelt wurden, stellte die Kommission zunächst als allgemeine Bemerkung fest, dass der Zweck einer Warenkennnummer nicht darin besteht, als genaue Vorhersage zum Preis jedes einzelnen Modells zu dienen. Ihr Zweck besteht vielmehr darin, die den Preis beeinflussenden wichtigsten Merkmale zu erfassen und damit aussagekräftige Preisvergleiche und zuverlässige Schlussfolgerungen zu ermöglichen, wenn diese Vergleiche auf der entsprechend geeigneten Ebene aggregiert werden, z. B. bei einer Preisunterbietungsberechnung. Auf jeden Fall lassen die in der von der CCCME und der chinesischen Regierung vorgelegten Liste aufgeführten Beispiele von Modellen nicht nur keine Zweifel an der Angemessenheit der Warenkennnummer-Struktur aufkommen, sondern sprechen tatsächlich stark für diese Struktur. Die Liste umfasste die folgenden BYD-Modelle und -Preise: 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) und 4) Atto 3 (38 500 EUR). Die CCCME erklärte, dass alle Modelle, auch wenn sie deutlich unterschiedliche Preise aufweisen, dieselbe Warenkennnummer haben.

(824) Die Aussage der CCCME und der chinesischen Regierung ist offensichtlich falsch. Nach der für die Untersuchung verwendeten Warenkennnummer-Struktur werden diese vier Modelle aufgrund ihrer unterschiedlichen Reichweite und Leistung unter drei verschiedenen Warenkennnummern eingereiht ([123]). Die entsprechenden Warenkennnummern (PCN) lauten wie folgt: 1) Dolphin Active 44,9 kWh PCN L3R2P1W2, 2) Dolphin Boost 44,9 kWh PCN L3R2P2W2, 3) Dolphin 60,4 kWh PCN L3R3P2W2 und 4) Atto 3 PCN L3R3P2W2. Es ist leicht erkennbar, dass es sich bei den teureren Modellen um Warenkennnummern handelt, die höheren technischen Merkmalen entsprechen (d. h. größere Länge, Reichweite oder Leistung oder Allradantrieb), da man dies von einer für ihren Zweck geeigneten Warenkennnummer-Struktur erwarten würde. Besonders erwähnenswert ist auch, dass alle aufgeführten Modelle trotz der erheblichen Preisunterschiede von ihrem Hersteller in ein und dasselbe Segment, d. h. in das Segment C ([124]), eingestuft werden. Dies zeigt, dass die Kommission mit der Warenkennnummer-Struktur den richtigen Ansatz verfolgte und dass ein Preisvergleich, der sich auf Segmente stützt, selbst wenn diese klar und objektiv definiert werden könnten (was nicht der Fall ist), höchst unzureichend und unangemessen wäre. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen wurden die Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung zurückgewiesen.

(825) Nach der endgültigen Unterrichtung wandten die CCCME und die chinesische Regierung ein, dass die Erklärung der Kommission, dass es keine allgemein anerkannten Marktsegmente gebe, i) nicht durch eine Bewertung der Kommission nachgewiesen und eine nicht belegte ex post abgegebene Erklärung sei, ii) dass sie der Logik des Wirtschaftszweigs und ihrem eigenen Fragebogen widerspräche und iii) nicht zu der Schlussfolgerung führen könne, dass überwältigende Beweise, die eine segmentierte Analyse rechtfertigten, außer Acht gelassen werden könnten. Die CCCME argumentierte ferner, dass der Grund hierfür sei, dass, wenn der Logik der Kommission gefolgt würde, die Verwendung der Warenkennnummern ebenfalls nicht ausschlaggebend sei könne, da auch Warenkennnummern nicht allgemein anerkannt würden und tatsächlich von der Kommission für den vorliegenden Fall erstellt worden seien. Die CCCME brachte vor, dass sie bewiesen habe, dass die Kommission und führende Marktveröffentlichungen wie S&P Global Mobility sowie die Studie über Verkehr und Umwelt und die Unionshersteller dieselben Marktsegmente nutzten wie im Fragebogen der Kommission aufgeführt.

(826) Diese Vorbringen sind unbegründet. Was Ziffer i betrifft, so kann die Kommission nicht etwas beweisen, das nicht existiert. Abgesehen von den im Einleitungsdokument übermittelten Informationen ergab die Untersuchung weder objektive technische Merkmale auf der Grundlage der einzelnen Segmente wie A, B, C usw., noch wurden die Namen „Einstieg“, „Premium“ und „Luxus“ definiert, noch legte die CCCME entsprechende Beweise vor. Tatsächlich forderte die CCCME die Kommission auf, in ihrer Bewertung Informationen zu verwenden, deren Bedeutung sie nicht kannte. Einem solchen Antrag kann die Kommission nicht entsprechen. In Erwägungsgrund 1042 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission in Beantwortung des Vorbringens interessierter Parteien bezüglich der Segmentierung, dass es keine allgemein anerkannten Marktsegmente gebe. Daher ist das Vorbringen der CCCME, dass eine solche Erklärung ex post abgegeben worden sei, irrelevant. Hinsichtlich der Ziffer ii kann die Kommission nicht erkennen, inwiefern die Tatsache, dass es keine allgemein anerkannten Marktsegmente gibt, der Logik und dem Fragebogen der Kommission zuwiderläuft. In Bezug auf Ziffer iii kam die Kommission, wie in Erwägungsgrund 108 der vorläufigen Verordnung erläutert, zu dem Schluss, dass eine Segmentierungsanalyse in diesem Fall nicht erforderlich war. Darüber hinaus wurde die Warenkennnummer von der Kommission auf der Grundlage objektiver Kriterien festgelegt, die den chinesischen ausführenden Herstellern im Fragebogen mitgeteilt wurden. Wie in Erwägungsgrund 1022 der vorläufigen Verordnung erläutert, wird die Warenkennnummer von der Kommission verwendet, um einen fairen Vergleich zwischen den eingeführten Waren und den vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten gleichartigen Waren zu ermöglichen, d. h. bei der Berechnung der Preisunterbietungsspanne. Die Warenkennnummer muss nicht, wie von der CCCME behauptet, allgemein anerkannt sein. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

([123]) Soweit aus der Fragebogenantwort von BYD die für die Warenkennnummer-Einstufung relevanten technischen Merkmale nicht hervorgingen, wurden sie aus der EV-Datenbank (http://ev-database.org) bezogen.

([124]) https://www.byd.com/eu/news-list/BYD_DOLPHIN_Agile_and_Versatile.html.

(827) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass sich die Analyse der Preisauswirkungen auf einem Übergangsmarkt nicht nur auf die Daten mit Bezug zur Warenkennnummer und die Berechnung der Preisunterbietung, die sich nur auf ein Jahr des Bezugszeitraums bezöge, stützen könne.

(828) Die Behauptung ist sachlich falsch. Die Kommission prüfte nicht nur die Preisunterbietungsspanne, sondern auch die Verhinderung von Preiserhöhungen für den gesamten Bezugszeitraum. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(829) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission weder untersucht noch Beweise dazu eingeholt habe, ob der Markenwert die Vergleichbarkeit der Preise beeinflusst habe, sondern lediglich die Beweislast umgekehrt und der CCCME auferlegt habe.

(830) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. In Erwägungsgrund 1037 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission ausführlich, wie sie die Auswirkungen des Markenwerts bewertet. Die Kommission kehrte die Beweislast nicht zulasten der CCCME um, stellte jedoch fest, dass die CCCME nicht erläutert hat, in welcher Weise die Kommission den Markenwert beim Preisvergleich berücksichtigen sollte. Die Parteien können die Kommission nicht einfach auffordern, alle möglichen Arten von Bewertungen durchzuführen, sich aber nicht dazu äußern, wie solche Bewertungen vorgenommen werden sollen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(831) Somit wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 1018 bis 1049 der vorläufigen Verordnung in der überarbeiteten Fassung im Erwägungsgrund 57 der vorliegenden Verordnung bestätigt.

4.5. **Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union**

(832) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe die Auswirkungen der Eigenimporte auf die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union nicht bewertet, insbesondere in Bezug auf Produktion, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmengen und -preise, Marktanteil und Rentabilität. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, es sei nicht bekannt, ob einer der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Bezugszeitraum BEV aus der VR China eingeführt habe.

(833) Angesichts der Anonymität, die den Unionsherstellern zugesichert wurde, und der geringen Zahl von Gruppen von Unionsherstellern, die im Bezugszeitraum BEV aus der VR China einführten, kann die Kommission nicht offenlegen, ob die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Bezugszeitraum BEV aus der VR China einführten. Die Offenlegung solcher Informationen würde bedeuten, dass offengelegt wird, ob BMW, Mercedes, Renault oder Tesla in die Stichprobe einbezogen wurden. Wie in Erwägungsgrund 22 der vorliegenden Verordnung erläutert, erfolgte die Stichprobe der Unionshersteller auf der Ebene der Produktionseinheit und nicht der Gruppe, während die Unionshersteller zu größeren Unternehmensgruppen gehören und die Einfuhren von BEV aus der VR China nicht unbedingt von den herstellenden Unternehmen getätigt wurden. Darüber hinaus basieren die Schadensindikatoren ausschließlich auf den in der Union von den Unionsherstellern hergestellten und verkauften BEV. Darüber hinaus wurden die Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus der VR China als ein Faktor, der eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union für BEV verursacht, in Erwägungsgrund 1213 der vorläufigen Verordnung und in den Erwägungsgründen 1216 bis 1223 der vorliegenden Verordnung bewertet. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

4.5.1. *Allgemeine Bemerkungen*

(834) Zu diesem Teil der vorläufigen Verordnung gingen keine Stellungnahmen ein.

4.5.2. *Makroökonomische Indikatoren*

4.5.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

(835) Wie in Erwägungsgrund 683 der vorliegenden Verordnung erläutert, überarbeitete die Kommission die Produktionsmenge für den Untersuchungszeitraum auf der Grundlage der von Prodcom für 2023 gemeldeten und öffentlich zugänglichen Daten. Daraus folgt, dass auch die Daten zur Produktionskapazität überarbeitet werden müssen (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4

Produktion und Produktionskapazität im Untersuchungszeitraum

	Untersuchungszeitraum
Produktionsmenge (in Stück)	1 590 247
Index (2020 = 100)	*292*
Produktionskapazität (in Stück)	4 607 682
Index (2020 = 100)	*280*

Quelle: Prodcom (vgl. Erwägungsgrund 683 der vorliegenden Verordnung).

(836) Die Kommission stellte fest, dass die Produktionskapazität in der vorstehenden Tabelle gegenüber der in Tabelle 4 der vorläufigen Verordnung angegebenen Produktionskapazität geringfügig um 2,2 % zurückgegangen ist.

(837) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die in der vorläufigen Verordnung vorgelegten Daten zu Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung unzuverlässig seien und keine eindeutigen Beweise darstellen würden, die den erforderlichen rechtlichen Standards entsprächen.

(838) Insbesondere brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass i) die geschätzten Produktionsmengen unzuverlässig seien, da sie auf Prodcom-Daten beruhen würden, und wiederholten ihre in Erwägungsgrund 680 der vorliegenden Verordnung genannten Behauptungen, dass die Prodcom-Daten einen größeren Umfang hätten als die untersuchte Ware, ii) die Produktionsmenge von Prodcom auch andere Schadensindikatoren wie Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung und Produktivität, die auf der Grundlage der Produktionsmenge geschätzt worden seien, beeinflusse, und iii) die Produktionsmengen des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum schneller gestiegen seien als der Unionsverbrauch. Dies zeige, dass der Wirtschaftszweig der Union floriere und von den Einfuhren aus der VR China unberührt geblieben sei, was durch Ankündigungen der Unionshersteller über die Markteinführung neuer BEV weiter belegt worden sei.

(839) Die Kommission ging in den Erwägungsgründen 683 bis 689 der vorliegenden Verordnung auf diese Behauptungen betreffend die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Prodcom-Daten ein und kam zu dem Schluss, dass die Prodcom-Daten zuverlässig sind. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass der bloße Vergleich zwischen dem Anstieg der Gesamtproduktion und dem Anstieg des Unionsverbrauchs keine Schlussfolgerung zur Lage des Wirtschaftszweigs der Union zuließ, da eine Vielzahl anderer Faktoren und Indikatoren, einschließlich der Entwicklung der Einfuhren und Ausfuhren, der Marktanteile und der Rentabilität, außer Acht gelassen wurde. Daher stellte dieser Vergleich die Feststellungen zur Lage des Wirtschaftszweigs der Union nicht infrage. Diese Feststellungen wurden auch nicht dadurch infrage gestellt, dass die Unionshersteller trotz der Herausforderungen, denen sie durch subventionierte Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China gegenüberstehen, weiterhin neue BEV-Modelle auf den Markt brachten, um die Nachfrage zu decken und auf dem Unionsmarkt konkurrieren zu können. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(840) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die Produktion des Wirtschaftszweigs der Union stärker gestiegen sei als der Unionsverbrauch und dass die Kommission nicht erläutert habe, was sie mit der in Erwägungsgrund 839 der vorliegenden Verordnung getroffenen Feststellung, dass bei der Bewertung der Lage des Wirtschaftszweigs der Union die Entwicklung der Einfuhren und Ausfuhren, der Marktanteile und der Rentabilität nicht außer Acht gelassen werden dürfe, gemeint habe und welche Analyse sie in dieser Hinsicht durchgeführt habe oder wie sich diese auf den vorliegenden Sachverhalt ausgewirkt habe.

(841) Die Kommission erinnerte daran, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union und die Bewertung der Schädigung nicht allein aus einem Vergleich der Entwicklung der Produktion und des Verbrauchs abgeleitet werden konnten, sondern dass alle relevanten Indikatoren berücksichtigt werden mussten. Diese Faktoren wurden in Abschnitt 4.5 der vorläufigen Verordnung eingehend analysiert; dort ist auch die Schlussfolgerung zur Lage des Wirtschaftszweigs der Union, der im UZ keine bedeutende Schädigung erlitt, enthalten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(842) Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung vor, dass die geschätzte Kapazitätsauslastung unzuverlässig sei, da i) sie nur auf Informationen der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller basiere und ii) sie auf einer Extrapolation unter Verwendung der von Prodcom gemeldeten Gesamtproduktion und der für die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller berechneten Kapazitätsauslastung beruhe und bei einer solchen Extrapolation davon ausgegangen werde, dass Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung für alle Unionshersteller gleich seien. Die CCCME wiederholte dieses Vorbringen nach der endgültigen Unterrichtung.

(843) Wie in den Erwägungsgründen 26 bis 45 der vorläufigen Verordnung erläutert, war die Stichprobe der Unionshersteller für den Wirtschaftszweig der Union repräsentativ. Außerdem wurden die von diesen Herstellern vorgelegten Daten während der Untersuchung überprüft. Daher ist die für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller berechnete Kapazitätsauslastung die zuverlässigste Schätzung für die durchschnittliche Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union. Daraus folgt, dass auch die Berechnung der Gesamtproduktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage der Gesamtproduktion der Union und der durchschnittlichen Kapazitätsauslastung die zuverlässigste Schätzung für die Produktionskapazität der Union ist. Entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung wurde bei dieser Methodik nicht davon ausgegangen, dass alle Unionshersteller dieselbe Kapazitätsauslastung aufweisen. Ebenso wenig wird davon ausgegangen, dass alle Unionshersteller über dieselbe Produktionskapazität verfügen. Zudem haben die CCCME und die chinesische Regierung keine bessere Datenquelle für die Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union vorgelegt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(844) Darüber hinaus stellten die CCCME und die chinesische Regierung nach der vorläufigen Unterrichtung die Feststellung der Kommission infrage, dass die Produktionskapazität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller für BEV gestiegen ist, indem Produktionsanlagen von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV verlagert wurden; sie stellten auch infrage, dass die Unionshersteller die Möglichkeit oder Anreize hätten, diese Verlagerung auszuweiten, um die neue Nachfrage nach BEV zu decken. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, wenn die Schätzungen der Kommission zu Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung korrekt wären, dies bedeuten würde, dass der Wirtschaftszweig der Union unter Überkapazitäten und damit verbundenen hohen Kosten leide und keinen Anreiz hätte, mehr Produktion von (derzeit rentableren) Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV zu verlagern oder weiterhin BEV aus der VR China einzuführen.

(845) Die Kapazitätssteigerung durch Verlagerung bestehender Produktionsanlagen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV wurde im Rahmen der Kontrollbesuche der Kommission bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern und ihren Produktionseinrichtungen bestätigt. Die Kommission stellte fest, dass sich eine solche Verlagerung nicht auf das Volumen und die Rentabilität des Geschäfts mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auswirkte, da es sich hauptsächlich um ungenutzte Kapazitäten handelte, die entsprechend dem Rückgang der Nachfrage nach Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor entstanden waren. Infolgedessen wird das Argument der CCCME und der chinesischen Regierung, dass es den Unionsherstellern an Anreizen fehle, mehr Produktionsanlagen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV zu verlagern, durch die im Rahmen der Untersuchung festgestellten Tatsachen widerlegt. Darüber hinaus würde das Vorhandensein erheblicher Kapazitätsreserven der Unionshersteller sie nicht daran hindern, BEV aus der VR China einzuführen, um mit den subventionierten Einfuhren aus der VR China konkurrieren zu können. Die hohen Kapazitätsreserven des Wirtschaftszweigs der Union stehen im Einklang mit dem Übergang des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(846) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass i) die Kommission sich in Tabelle 4 der vorläufigen Verordnung auf einige nicht näher benannte Websites und Daten der Unionshersteller bezogen habe und es nicht klar sei, um welche Daten es sich handele, wie sie mit der in Erwägungsgrund 1057 der vorläufigen Verordnung erläuterten Methodik in Einklang gebracht worden seien und wie die Informationen auf diesen Websites zur Bewertung der Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union beigetragen hätten, und ii) nicht bekannt gewesen sei, warum sich die Kommission bei der Berechnung der Gesamtproduktion der Union, der Produktionskapazität und der Kapazitätsauslastung nicht auf die von den Unionsherstellern von BEV in den Stichprobenformularen vorgelegten Daten zu Produktion und Produktionskapazität gestützt habe — dieses Argument wurde zudem von der CCCME nach der endgültigen Unterrichtung wiederholt.

(847) Die Kommission konnte die Websites der Unionshersteller, die sie für den Vergleich der Produktionsdaten für den Untersuchungszeitraum verwendet hat, nicht angeben, da dies bedeuten würde, dass offengelegt wird, welche Unternehmen ein Stichprobenformular vorgelegt haben. In Bezug auf Ziffer ii stellte die Kommission fest, dass dies bedeuten würde, dass der Grad der Mitarbeit der Unionshersteller im Stichprobenverfahren offengelegt wird, wodurch die Identität der Unternehmen, die an der Untersuchung mitarbeiteten, offengelegt wird und die Kommission somit gegen die Anonymität verstoßen würde, die den Unionsherstellern zugesichert wurde, wie in den Erwägungsgründen 12 und 13 der vorläufigen Verordnung erläutert. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(848) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass i) die Kommission für die Kapazitäten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller keine Beweise vorgelegt habe, die ihre Erklärung in Erwägungsgrund 1058 der vorläufigen Verordnung stützen würden, dass einige Unionshersteller Produktionsanlagen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Produktionsanlagen für BEV umwandeln würden und diese Produktionsanlagen daher ausschließlich für die Herstellung von BEV bestimmt seien, ii) auch das Ausmaß, in dem die Hersteller Kapazitäten umwandeln würden, nicht bekannt gewesen sei (dieses Argument wurde zudem von der CCCME und der chinesischen Regierung nach der endgültigen Unterrichtung wiederholt) und iii) die Kommission in Erwägungsgrund 1060 der vorläufigen Verordnung keine Grundlage für ihre Annahme geliefert habe, dass in naher Zukunft mehr Kapazitäten von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zur Herstellung von BEV verlagert werden könnten, wenn den öffentlich zugänglichen Informationen zufolge die meisten Hersteller von BEV in der Union möglicherweise für viele weitere Jahre und über 2035 hinaus weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, Hybridfahrzeuge usw. herstellen würden. Insbesondere verwiesen die CCCME und die chinesische Regierung auf einen Bericht von Transport & Environment, in dem es hieß, dass die Strategie der Hersteller von BEV in der Union darin bestehe, „die Verkäufe von Elektrofahrzeugen zurückzustellen, bis dies nach der Verordnung erforderlich ist, und in der Zwischenzeit den Gewinnen aus Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und großen, teuren Elektrofahrzeugmodellen Vorrang einzuräumen". ([125])

(849) Hinsichtlich Ziffer i wurden diese Informationen von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern während des Kontrollbesuchs vor Ort vorgelegt. In Bezug auf Ziffer ii, die sich auf das Ausmaß, in dem die Hersteller Kapazitäten umwandeln würden, bezog, war, wie in Erwägungsgrund 702 der vorliegenden Verordnung erläutert, auch nicht bekannt, in welchem Ausmaß sich der Unionsmarkt im Übergang von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV befand. Ziel der Untersuchung sind die Hersteller von BEV und nicht die Hersteller von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV, und die Kommission untersuchte die BEV und nicht die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Hinsichtlich Ziffer iii muss der Wirtschaftszweig der Union, wie in Erwägungsgrund 1223 der vorläufigen Verordnung erläutert, gemäß der Verordnung (EU) 2019/631, die später durch die Verordnung (EU) 2023/851 geändert wurde, auf dem Unionsmarkt seine Verkäufe von BEV erhöhen und seine Verkäufe von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor verringern. Dies bedeutet, dass die Produktion von BEV für den Verkauf auf dem Unionsmarkt zunehmen und die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor dort zurückgehen wird. Der Wirtschaftszweig der Union könnte auch nach 2035 weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor herstellen, jedoch nicht für den Verkauf in der Union, nur für Ausfuhren, was unerheblich ist, da das Hauptziel des Wirtschaftszweigs der Union der Unionsmarkt und nicht Drittländer ist. Der von der CCCME und der chinesischen Regierung zitierte Auszug aus dem von Transport & Environment veröffentlichten Bericht bezieht sich auf eine Stagnationsphase zwischen dem vierten Quartal 2021 und dem vierten Quartal 2024. Ab 2025 wird es jedoch eine Wachstumsphase geben, die durch die Verordnung (EU) 2019/631 in der durch die Verordnung (EU) 2023/851 geänderten Fassung ausgelöst wird. Diese Verordnung verschärft ab 2025 die CO_2-Ziele, wie in Erwägungsgrund 1223 der vorläufigen Verordnung erläutert.

(850) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die von der Kommission vorgenommene Schätzung der BEV-Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union und ihre Schlussfolgerung, dass die Unionshersteller über ausreichende Kapazitäten zur Deckung der künftigen Nachfrage verfügen, falsch seien, da sie vorgebliche Rohstoffengpässe nicht berücksichtigt hätten. Um ihre Behauptungen zu stützen, zitierten die CCCME und die chinesische Regierung Berichte, Stellungnahmen und Veröffentlichungen des Europäischen Rechnungshofs und der ACEA. Die CCCME und die chinesische Regierung verwiesen auch auf Berichte über lange Lieferfristen für von Unionsherstellern hergestellte BEV und brachten vor, dass die Verzögerungen auf solche Engpässe zurückzuführen seien.

(851) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht nachgewiesen haben, dass der Zugang zu Rohstoffen einen erheblichen und tatsächlichen Druck auf die Produktionskapazität für BEV in der Union darstellt, und wies darauf hin, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht einmal versucht haben, diesen Druck zu quantifizieren. In diesem Zusammenhang erinnerte die Kommission daran, dass die von der CCCME und der chinesischen Regierung angeführten Auszüge aus dem Bericht des Europäischen Rechnungshofs die Batterieproduktion in der EU und nicht die Herstellung von BEV betreffen und dass sich der Wirtschaftszweig der Union für BEV nicht auf die Verwendung von in der Union hergestellten Batterien beschränkt. Auch die Berichte der ACEA und die Stellungnahmen von Vertretern der ACEA zu Rohstoffen beziehen sich auf Fragen der preislichen Wettbewerbsfähigkeit und nicht auf Fragen der Produktionskapazität. Darüber hinaus stellen längere Lieferfristen, die in begrenzten Zeiträumen und bei bestimmten Herstellern zu beobachten sind, keinen Beweis für erhebliche oder dauerhafte Kapazitätsengpässe in der Produktion von BEV in der Union dar. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

([125]) https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024_06_EV_market_briefing.pdf.

(852) Schließlich brachten die CCCME und die chinesische Regierung im Anschluss an die vorläufige Unterrichtung vor, dass die Entwicklung der Produktion, der Produktionskapazität und der Kapazitätsauslastung die Schlussfolgerung der Kommission in Erwägungsgrund 1102 der vorläufigen Verordnung zur Verschlechterung der Lage des Wirtschaftszweigs der Union, insbesondere im UZ, widerlege.

(853) Die Kommission erinnerte daran, dass diese Schlussfolgerungen aus der Gesamtheit der Schadensindikatoren gezogen werden, einschließlich derjenigen, die sich im Untersuchungszeitraum verschlechterten, wie Rentabilität, Kapitalrendite, Cashflow und Marktanteile. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(854) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Aussage der Kommission, dass sich die Unionshersteller im Übergang befänden, da sie nur die ungenutzten Produktionskapazität für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor für die Herstellung von BEV nutzten, was sich nicht auf die Menge der hergestellten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auswirke, nicht korrekt sei.

(855) Diese Behauptung ist sachlich falsch. Die Kommission hat eine solche Aussage nicht gemacht. Tatsächlich erklärte die Kommission in Erwägungsgrund 1058 der vorläufigen Verordnung, dass die Untersuchung ergab, dass einige Unionshersteller Produktionslinien für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Produktionslinien für BEV umwandelten und dass diese Produktionslinien daher ausschließlich für die Herstellung von BEV bestimmt waren oder dass sie diese in ihren Fertigungsstätten zusammen mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Wesentlichen im Rahmen desselben Herstellungsprozesses herstellten, um vorhandene Vermögenswerte, Verfahren und Kompetenzen zu nutzen und Mengenflexibilität zu gewährleisten. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(856) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass der Grad der Kapazitätsumwandlung der Unionshersteller ein zentrales Sachproblem sei, und die Tatsache, dass die Kommission dies nicht bewertet habe, darauf hindeute, dass die Berechnungen der Kommission zu Kapazität und Kapazitätsauslastung sowie ihr Vorbringen zum Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV nicht auf Beweisen, sondern auf theoretischen Annahmen beruhten. Zur Untermauerung ihrer Argumente erklärte die CCCME auch, dass die Daten aus der Zeit nach dem UZ in Tabelle 6 der vorliegenden Verordnung zeigten, dass der Übergang zur Elektrifizierung im ersten und zweiten Quartal 2024 nicht zugenommen habe und der Anteil von BEV an allen Verkäufen von Personenkraftwagen deutlich unter dem Durchschnitt von 14,6 % im Untersuchungszeitraum gelegen habe.

(857) Die Kommission stellte fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht erläuterten, inwiefern die Tatsache, dass der Umwandlungssatz der Automobilhersteller in der Union von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV nicht bekannt war, Zweifel an den Feststellungen der Kommission zur Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung sowie an der Behauptung aufkommen lässt, dass die Unionshersteller von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zur Herstellung von BEV übergehen. Wie in Erwägungsgrund 855 der vorliegenden Verordnung erläutert, bauten die Unionshersteller auf unterschiedliche Weise Produktionskapazitäten für BEV auf. Darüber hinaus schien die CCCME den in Tabelle 1 der vorläufigen Verordnung und Tabelle 6 der vorliegenden Verordnung dargestellten Übergang des Unionsmarktes für Personenkraftwagen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV mit dem Übergang der Fahrzeughersteller in der Union von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zur Herstellung von BEV zu verwechseln. Der Übergang auf dem Unionsmarkt kann die Feststellungen der Kommission zu Produktion, Kapazität und Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum in keiner Weise infrage stellen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(858) Die vorläufigen Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1055 bis 1060 der vorläufigen Verordnung in der überarbeiteten Fassung im Erwägungsgrund 835 der vorliegenden Verordnung wurden bestätigt.

4.5.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

(859) Wie bei den Daten zum sichtbaren Unionsverbrauch für den Untersuchungszeitraum, wie in Erwägungsgrund 711 der vorliegenden Verordnung erläutert, und den Daten zur Menge der Einfuhren aus der VR China und zu seinen Marktanteilen auf der Grundlage der Zulassungen nach der Einfuhr, wie in Erwägungsgrund 723 der vorliegenden Verordnung erläutert, überarbeitete die Kommission die Daten zu den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union und seinen Marktanteilen auf der Grundlage des sichtbaren und tatsächlichen Verbrauchs, wobei sie als Quelle die EUA und nicht S&P Global Mobility (wie in Tabelle 5 der vorläufigen Verordnung) heranzog.

Tabelle 5

Verkaufsmenge und Marktanteil

	Untersuchungszeitraum
Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (Zulassungen) in Stück	990 289
Index (2020 = 100)	*261*
Marktanteil (am sichtbaren Verbrauch)	59,9 %
Index (2020 = 100)	*87*
Marktanteil (am tatsächlichen Verbrauch — Zulassungen)	65,2 %
Index (2020 = 100)	*93*

Quelle: EUA.

(860) Die Kommission stellte fest, dass beim Vergleich der Daten in Tabelle 5 der vorläufigen Verordnung für den Untersuchungszeitraum, bei denen S&P Global Mobility als Quelle herangezogen wurde, mit den entsprechenden Daten in der vorstehenden Tabelle 5, bei denen die EUA als Quelle herangezogen wurde, ein sehr geringer Unterschied bei den Gesamtverkäufen des Wirtschaftszweigs der Union (0,3 %), keine Veränderung des Marktanteils auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs und eine Veränderung des Marktanteils auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs um 0,2 Prozentpunkte bestanden hat.

(861) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass i) die Verkaufsmengen und Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union aus der VR China beinhalten sollten (ein ähnliches Argument wurde auch vom VDA vorgebracht — dieses Vorbringen wurde nach der endgültigen Unterrichtung auch von der CCCME und der chinesischen Regierung wiederholt), ii) die Kommission übersehen habe, dass der Wirtschaftszweig der Union ausfuhrorientiert sei und dass die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum gestiegen seien, was belege, dass sich der Wirtschaftszweig der Union auf steigende Ausfuhren und nicht auf Inlandsverkäufe und Marktanteile konzentriert habe und die Einfuhren von BEV aus der VR China und aus Drittländern nur zur Schließung der Lücke gestiegen seien (dieses Vorbringen wurde nach der endgültigen Unterrichtung auch von der CCCME und der chinesischen Regierung wiederholt), und dass iii) die Kommission auch keine möglichen Auswirkungen der Abschaffung der Kaufsubventionen für Elektrofahrzeuge in Mitgliedstaaten der Union wie Deutschland bewertet habe.

(862) Die Kommission erläuterte in Erwägungsgrund 165 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 833 der vorliegenden Verordnung, dass die Schadensindikatoren, einschließlich der Verkäufe und Marktanteile, ausschließlich auf den in der Union von den Unionsherstellern hergestellten und verkauften BEV beruhen und dass der Wirtschaftszweig der Union bei Eigenimporten als Händler und nicht als Hersteller auftritt. Daher wäre die Einbeziehung sogenannter Eigenimporte in die Berechnung der Unionsverkäufe und Marktanteile nicht korrekt. Die Auswirkungen dieser Einfuhren wurden in Erwägungsgrund 1213 der vorläufigen Verordnung sowie in den Erwägungsgründen 1216 und 1223 der vorliegenden Verordnung bewertet.

(863) Zu den Argumenten in Bezug auf die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union stellte die Kommission fest, dass die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt deutlich höher waren als die Ausfuhrverkäufe, was zeigt, dass der Unionsmarkt nach wie vor der wichtigste Markt für den Wirtschaftszweig der Union ist. Da der Wirtschaftszweig der Union keine Kapazitätsengpässe aufwies, haben die Ausfuhren zudem nicht zum Rückgang des Anteils des Wirtschaftszweigs der Union am Unionsmarkt beitragen können.

(864) In Bezug auf die Abschaffung der Kaufsubventionen für BEV, insbesondere für Deutschland, stellte die Kommission fest, dass bei diesen Subventionen nicht zwischen in der Union und in anderen Teilen der Welt hergestellten BEV unterschieden worden ist und dass die Abschaffung nach dem Ende des Untersuchungszeitraums in Kraft trat. Daher ist nicht nachvollziehbar, wie die Kommission sie bei ihrer Analyse hätte berücksichtigen sollen.

(865) Daher wies die Kommission diese Vorbringen zurück.

(866) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Annahme der Kommission, dass die chinesischen BEV-Einfuhren die Fähigkeit der BEV-Hersteller in der Union gefährdeten, die Produktion und die Verkäufe in der Union zu erhöhen, falsch sei, da i) die Produktions- und Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union darauf hindeuteten, dass die BEV-Hersteller in der Union in der Lage seien, das, was sie herstellen, zu verkaufen, ii) der Anstieg der Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union das Vielfache der aufgrund des Verlusts von Marktanteilen auf dem Unionsmarkt eingetretenen Verkaufseinbußen betragen habe, iii) die Unionshersteller ihre Produktion in Drittländer verlagerten und aus diesen Drittländern BEV einführten und iv) die Unionshersteller die Produktion bestimmter BEV-Modelle senkten und sich auf Hybridfahrzeuge zu konzentrieren schienen (unter Bezugnahme auf das Beispiel von Stellantis, das beabsichtigt, die Produktion eines BEV einzustellen und mehrere neue Hybridfahrzeuge auf den Markt zu bringen).

(867) In Bezug auf Buchstabe i erinnerte die Kommission daran, dass sie in Erwägungsgrund 1084 der vorläufigen Verordnung erläuterte, dass der Wirtschaftszweig der Union hauptsächlich auftragsbezogen produzierte. Daher ist die Tatsache, dass seine gesamte Produktion verkauft wird, für die Beurteilung des Wettbewerbs des Wirtschaftszweigs der Union mit den subventionierten Niedrigpreiseinfuhren von BEV aus der VR China nicht relevant.

(868) Zu Ziffer ii stellte die Kommission fest, dass die CCCME nicht dargelegt hat, welche Schlussfolgerungen aus ihren Berechnungen zum Verhältnis zwischen dem tatsächlichen Anstieg der Ausfuhren und einem theoretischen Rückgang der Unionsverkäufe gezogen werden sollten und aus welchem Grund. In jedem Fall stehen diese Berechnungen im Einklang mit der Schlussfolgerung der Kommission, dass die negativen Entwicklungen der Lage des Wirtschaftszweigs der Union nicht auf dessen Ausfuhrleistung zurückzuführen sind. Tatsächlich hilft ein Anstieg der Ausfuhrverkäufe dem Wirtschaftszweig der Union, mehr zu produzieren und einen größeren Teil seiner Fixkosten zu decken und somit die Herstellstückkosten für BEV zu senken.

(869) In Bezug auf Ziffer iii kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Unionshersteller ihre Produktion nach China und in andere Drittländer verlagern, da auf dem Unionsmarkt keine gleichen Wettbewerbsbedingungen herrschen.

(870) In Bezug auf Ziffer iv legte die CCCME keine Beweise dafür vor, dass es seitens der Unionshersteller eine systematische Verringerung der BEV-Modelle mit einer Verlagerung des Schwerpunkts auf Hybridfahrzeuge gegeben hätte; sie führte in diesem Zusammenhang nur ein Beispiel an. Selbst wenn diese Aussage im Allgemeinen zutreffend wäre, könnte nicht ausgeschlossen werden, dass diese Entscheidung auf den unlauteren Wettbewerb zurückzuführen ist, dem die BEV-Hersteller in der Union durch BEV-Einfuhren aus der VR China ausgesetzt sind.

(871) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen wurden die Vorbringen und Argumente der CCCME und der chinesischen Regierung zurückgewiesen.

(872) Die vorläufigen Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1061 bis 1064 der vorläufigen Verordnung in der überarbeiteten Fassung im Erwägungsgrund 859 der vorliegenden Verordnung wurden bestätigt.

4.5.2.3. Wachstum

(873) Da keine Stellungnahmen eingingen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 1065 bis 1067 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.5.2.4. Beschäftigung und Produktivität

(874) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die in der vorläufigen Verordnung zu Beschäftigung und Produktivität vorgelegten Daten keine eindeutigen Beweise darstellen würden, da sie auf den Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller beruhen. Die CCCME und die chinesische Regierung wiesen ferner darauf hin, dass nicht klar sei, warum die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum um mehr als 190 % gestiegen sei, da der Wirtschaftszweig der Union lediglich Produktionsanlagen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf die Herstellung von BEV umgestellt habe und die Zahl der Arbeitsplätze offenbar entsprechend der Produktionskapazität gestiegen sei, aber da die Produktionskapazität nur zu 35 % genutzt worden sei, sei nicht klar, warum der Wirtschaftszweig der Union die Beschäftigung so drastisch hätte erhöhen sollen, da ein solcher Beschäftigungsanstieg nur zu höheren Produktionskosten führen und der Produktivitätsanstieg deutlich geringer ausfallen würde und nicht mit der eines effizienten Wirtschaftszweigs im Einklang stehe.

(875) Wie in den Erwägungsgründen 26 bis 45 der vorläufigen Verordnung erläutert, bildete die Stichprobe der Unionshersteller eine repräsentative Stichprobe des Wirtschaftszweigs der Union, und die Daten der Unionshersteller wurden überprüft. Daher liefert die Berechnung der Beschäftigung und Produktivität des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage dieser Daten die zuverlässigsten Daten für diese Indikatoren. Die Kommission stellte fest, dass von der CCCME und der chinesischen Regierung diesbezüglich keine genaueren Daten vorgelegt wurden.

(876) In Bezug auf den Anstieg der Beschäftigung stellte die Kommission fest, dass die Beschäftigung, wie in Erwägungsgrund 1070 der vorläufigen Verordnung erläutert, im Großen und Ganzen der Entwicklung der Produktion folgte. Darüber hinaus erinnerte die Kommission daran, dass im Umfang der vorgelegten Beschäftigungsdaten nur die mit BEV verbundenen Tätigkeiten von Unionsherstellern enthalten sind und dass diese Daten nicht das Personal umfassen, das von diesen Herstellern in anderen Bereichen wie der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor beschäftigt wird. Daher lässt sich der Anstieg der Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union, wie in Erwägungsgrund 1071 der vorläufigen Verordnung erläutert, leicht durch die Neuzuweisung des vorhandenen Personals von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zur Produktion von BEV erklären. Die Kommission stellte ferner fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht angaben, wie viele Arbeitsplätze ein effizienter Wirtschaftszweig haben sollte. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(877) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die von der Kommission in Erwägungsgrund 875 der vorliegenden Verordnung abgegebene Erklärung zur hohen Steigerungsrate der Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union unzureichend sei, da die Daten wirtschaftlich keinen Sinn ergäben, wahrscheinlich für den Wirtschaftszweig der Union nicht repräsentativ seien und nicht im Einklang mit der Pflicht zur objektiven Prüfung der eindeutigen Beweise stünden, die sich nicht durch das Abarbeiten von Checklisten erledigen ließe.

(878) Die CCCME und die chinesische Regierung erklärten nicht, warum ihrer Ansicht nach die Daten zur Beschäftigung wirtschaftlich keinen Sinn ergäben. Wie in Erwägungsgrund 876 der vorliegenden Verordnung erläutert, folgte die Beschäftigung im Großen und Ganzen der Entwicklung der Produktion. Die CCCME erläuterte auch nicht, warum es unwahrscheinlich sei, dass die Daten für den Wirtschaftszweig der Union repräsentativ seien. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(879) Deshalb wurden die vorläufigen Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1068 bis 1072 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.5.2.5. Höhe der Subvention und Erholung von früherer Subventionierung

(880) Da keine Stellungnahmen eingingen, wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 1073 bis 1074 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.5.3. *Mikroökonomische Indikatoren*

4.5.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

(881) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die in der vorläufigen Verordnung enthaltenen Daten zu Preisen und die Preise beeinflussenden Faktoren keine eindeutigen Beweise darstellen würden, da i) die Unionsstichprobe nicht objektiv sei und ii) die Kommission keine Analyse auf der Grundlage von Segmenten durchgeführt habe.

(882) Das Vorbringen zur Repräsentativität der Stichprobe des Wirtschaftszweigs der Union wurde bereits in den Erwägungsgründen 26 bis 45 der vorläufigen Verordnung erörtert, während das Argument der Segmentierung in Erwägungsgrund 749 der vorliegenden Verordnung erörtert und zurückgewiesen wurde.

(883) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass sich die chinesischen BEV nicht auf die Preise des Wirtschaftszweigs der Union auswirken könnten, da die Preise des Wirtschaftszweigs der Union parallel zum Anstieg der Einfuhren aus der VR China steigen würden, bei denen es sich überwiegend um Eigenimporte handele, und mit einem Anstieg seiner Verkaufsmenge einhergehen würden.

(884) Wie in Erwägungsgrund 1076 der vorläufigen Verordnung erläutert, wurde dieser Anstieg durch Veränderungen beim Mix der Modelle bewirkt, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Bezugszeitraum verkauft wurden, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Unionsmarkt allmählich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV übergeht und während des gesamten Bezugszeitraums neue Modelle eingeführt und verkauft wurden. Darüber hinaus bedeutete die Tatsache, dass die Einfuhren aus der VR China und die Unionspreise im selben Zeitraum gestiegen waren, entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung nicht, dass sich diese Einfuhren nicht auf die Preise auswirkten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Wirtschaftszweig der Union aufgrund der subventionierten Einfuhren aus der VR China, mit denen die Preise des Wirtschaftszweigs der Union erheblich unterboten wurden, daran gehindert wurde, die Preise für Abnehmer in gewinnbringender Höhe festzusetzen, wie in Erwägungsgrund 1100 der vorläufigen Verordnung erläutert. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(885) Die CCCME und die chinesische Regierung widersprachen der Feststellung der Kommission in der vorläufigen Verordnung, dass Preiserhöhungen in der Regel zu einer Verringerung der Verkaufsmengen führen würden.

(886) Die Kommission stellte fest, dass die Aussage lediglich einem Grundprinzip in der Wirtschaftstheorie, dem sogenannten Gesetz der Nachfrage, entspricht, das durch umfangreiche empirische Belege gestützt wird. Die Kommission stellte ferner fest, dass es zwar Ausnahmen von diesem Gesetz ([126]) gab, diese jedoch nicht die überwiegende Mehrheit der auf dem Unionsmarkt verkauften BEV betreffen. Darüber stellte die Kommission klar, dass dem Gesetz die Annahme innewohnte, dass sich alle anderen relevanten Faktoren, insbesondere die Nachfrage der Kunden, nicht änderten (Ceteris-Paribus-Prinzip). Im Fall des Unionsmarktes für BEV war unbestreitbar, dass die Nachfrage nach BEV im Bezugszeitraum erheblich zugenommen hatte und es dadurch möglich wurde, dass Preise und Mengen gleichzeitig stiegen. Dies stellte nicht den Grundsatz infrage, dass eine Preiserhöhung zu einem gegebenen Zeitpunkt und unter sonst gleichen Umständen zu einem Rückgang der Verkaufsmengen führt. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(887) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission den Anstieg der Verkaufspreise um 38 % im Bezugszeitraum durch die Änderung des Warenmixes und einen Grundsatz der Wirtschaftstheorie erklärt habe, der im Widerspruch zu den vorliegenden Beweisen stehe, da i) die Kommission nur für den Untersuchungszeitraum Daten zur Warenkennnummer oder zum Warenmix bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern erhoben habe und es keine Beweise dafür gebe, dass sie für den Zeitraum 2020-2022 über solche granularen Daten zum Warenmix verfügt habe, und da ii) selbst in der Annahme, dass es beim Mix der verkauften Modelle einen Unterschied gebe, der absolute Anstieg der Verkaufsstückpreise nicht übersehen werden könne, der 1 699 EUR/Stück über dem Anstieg der durchschnittlichen Herstellkosten im selben Zeitraum gelegen habe, und dass sie die Tatsache nicht negiere, dass die Unionshersteller in der Lage waren, für die verschiedenen verkauften Modelle die Verkaufspreise und die Verkaufsmengen zu erhöhen. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass das Grundsatz der Wirtschaftstheorie, auf den sich die Kommission bezogen habe, bei der Konstellation der den Untersuchungszeitraum betreffenden Fakten in diesem Fall nicht gelte, da es durchaus möglich und sogar sehr wahrscheinlich sei, dass in diesem Zeitraum gegen die Ceteris-Paribus-Annahme verstoßen worden sei. Die CCCME erklärte ferner, dass dann, wenn die Nachfrage vom ersten Jahr zum nächsten anstiege, die Verschiebung des Gleichgewichts entlang der Angebotskurve und nicht der Nachfragekurve erfolge und dass ein Preisanstieg sehr wohl mit einem Anstieg der verkauften Mengen zusammenfallen könne.

(888) Die Kommission brauchte bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern keine Daten zur Warenkennnummer oder zum Warenmix zu erheben, um zu dem Schluss zu gelangen, dass der Wirtschaftszweig der Union im Zeitraum 2020-2022 neue BEV-Modelle auf den Markt brachte, da diese Informationen öffentlich zugänglich waren (siehe Fußnote 431 der vorläufigen Verordnung). Darüber hinaus ändert die Tatsache, dass der gewogene durchschnittliche Verkaufsstückpreis im Bezugszeitraum etwas stärker anstieg als die gewogenen durchschnittlichen Stückkosten (5 % im Vergleich zum Verkaufspreis oder 4 % im Vergleich zu den Herstellstückkosten), nichts daran, dass der Wirtschaftszweig der Union erhebliche Verluste verzeichnete und die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum zu steigen begannen. Darüber hinaus wies die Kommission auch darauf hin, dass die CCCME in ihrer Stellungnahme nach der endgültigen Unterrichtung offenbar nicht infrage stellte, dass das Gesetz der Nachfrage generell gilt, d. h., dass Preiserhöhungen in der Regel zu einem Rückgang der Mengen führen, wie die Kommission in der vorläufigen Verordnung feststellte. Darüber hinaus scheint die CCCME darin übereinzustimmen, dass der gleichzeitige Anstieg der Preise und Mengen, der im Bezugszeitraum beobachtet wurde, nicht deshalb erfolgte, weil sich die Preise nicht auf die Mengen auswirkten, sondern weil andere Faktoren, insbesondere ein Nachfrageanstieg, einen noch stärkeren, entgegengesetzten Effekt hatten. Dies entkräftet in keiner Weise die im Gesetz der Nachfrage beschriebene Beziehung zwischen Preisen und Mengen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(889) Nach der vorläufigen Unterrichtung erklärten die CCCME und die chinesische Regierung ferner, dass die Kommission die Grundlage und die Methodik, nach der die Kosten der BEV-Produktion zugewiesen wurden, nicht vorgelegt und keine Bewertung der Rationalität der Kosten und der anderer die Preise beeinflussenden Faktoren vorgenommen habe.

(890) In Erwägungsgrund 1077 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass es sich bei den Herstellkosten um die vollen Herstellkosten der verkauften BEV handelt, einschließlich Komponenten und Rohstoffen, sonstiger Herstellungseinzelkosten und der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (VVG-Kosten), einschließlich der Kosten für Forschung und Entwicklung (FuE). Wenn bestimmte Kosten den BEV zugerechnet werden mussten, wurden die Unionshersteller in den im veröffentlichten Fragebogen enthaltenen Anweisungen gebeten, die Kosten, die verschiedenen Warentypen (einschließlich anderer Waren als der untersuchten Ware) gemein sind, nach der üblichen Methode ihres Kostenrechnungssystems aufzuteilen und etwaige Abweichungen von diesem Grundsatz zu begründen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

([126]) Wie „Veblen-Güter“ und „Giffen-Güter“.

(891) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Daten zu den Arbeitskosten in der vorläufigen Verordnung und den Arbeitskosten in der konsolidierten offenen Fassung der Fragebogenantworten der Unionshersteller nicht übereinstimmen würden.

(892) Die Kommission stellte fest, dass sie keine Inkongruenz festgestellt hat und dass die CCCME und die chinesische Regierung die in Tabelle 8 der vorläufigen Verordnung dargestellte Entwicklung der durchschnittlichen Arbeitskosten offenbar mit der Entwicklung der Gesamtarbeitskosten (die aufgrund des Anstiegs der Beschäftigtenzahl viel schneller stiegen), die in der konsolidierten offenen Fassung der Fragebogenantworten angegeben sind, verwechselt hat. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(893) Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission die Kosten des Wirtschaftszweigs der Union nach unten hätte berichtigen müssen, um den hohen Kosten aufgrund der Tatsache Rechnung zu tragen, dass sich die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Übergang befanden. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Kommission in der vorläufigen Verordnung eingeräumt habe, dass die Fixkosten des Wirtschaftszweigs der Union hoch seien, und dass diese hohen Kosten auf die bewusste Entscheidung des Wirtschaftszweigs der Union zurückzuführen seien, sich im Gegensatz zu chinesischen ausführenden Herstellern auf Premium- und Luxus-BEV-Modelle zu konzentrieren.

(894) Wie in Erwägungsgrund 702 der vorliegenden Verordnung erläutert, befand sich der Unionsmarkt im Übergang von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV, und für die Zwecke dieser Untersuchung handelt es sich bei den Unionsherstellern um Hersteller von BEV und nicht um Hersteller von allen Arten von Fahrzeugen. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass Unternehmen, die zwischen Produkten wechseln, die erhebliche Gemeinsamkeiten in Bezug auf Komponenten und Produktionsverfahren aufweisen, unter sonst gleichen Umständen im Allgemeinen Kostenvorteile bei der Herstellung des neuen Produkts gegenüber neu gegründeten Unternehmen, die ganz von vorne anfangen, genießen. Beispielsweise war der Wirtschaftszweig der Union in der Lage, seine bestehenden Produktionsanlagen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu nutzen. Zu der Bemerkung, dass die Fixkosten des Wirtschaftszweigs der Union in der vorläufigen Verordnung als hoch eingestuft wurden und dass diese hohen Kosten auf die bewusste Entscheidung des Wirtschaftszweigs der Union zurückzuführen seien, sich auf Premium- und Luxusautos zu konzentrieren, hielt die Kommission Folgendes fest: Erstens wurde in der Stellungnahme der Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung falsch dargestellt, in dem lediglich festgestellt wurde, dass der Wirtschaftszweig für BEV wie alle Schwerindustrien in der ganzen Welt hohe Fixkosten hat. Diese Feststellung bezieht sich nicht speziell auf den Wirtschaftszweig der Union für BEV und ganz sicher nicht im Vergleich zum Wirtschaftszweig für BEV von Drittländern wie China. Zweitens ist es entgegen dem Vorbringen dieser Parteien in der Regel die Herstellung von Massenmarktprodukten, die mit relativ hohen Fixkosten verbunden ist (größere Anlagen, mehr Ausrüstung usw.), während Luxusprodukte in der Regel mit relativ begrenzten Fixkosten und hohen variablen Kosten (z. B. aufgrund teurer Materialien und/oder intensiver Arbeit und hoch qualifizierter Arbeitskräfte) hergestellt werden. In jedem Fall wird die Behauptung, der Wirtschaftszweig der Union habe sich auf Premium- und Luxus-BEV konzentriert, durch das hohe Maß an Übereinstimmung zwischen den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union und den Einfuhren aus der VR China widerlegt (vgl. Erwägungsgründe 1044 bis 1048 der vorläufigen Verordnung). Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(895) Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe i) die Auswirkungen der Rohstoffkosten auf die Preise und die Fähigkeit der Unionshersteller, diese Kosten an die Verbraucher weiterzugeben, nicht bewertet, ii) die hohen Fixkosten des Wirtschaftszweigs der Union aufgrund von Überkapazitäten und hoher Beschäftigung nicht berücksichtigt (dieses Vorbringen wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung von der CCCME und der chinesischen Regierung wiederholt) und iii) die Auswirkungen des internen Wettbewerbs des Wirtschaftszweigs auf die Preise nicht berücksichtigt (dieses Vorbringen wurde von der CCCME nach der endgültigen Unterrichtung ebenfalls wiederholt). Diesbezüglich fügten die CCCME und die chinesische Regierung hinzu, dass die Kommission keine Beweise für ihre Behauptung vorgelegt habe, dass der Wettbewerb stark und fair sei.

(896) Die Kommission stellte fest, dass weder in der Grundverordnung noch im Subventionsübereinkommen eine detaillierte Bewertung oder Quantifizierung der Auswirkungen der verschiedenen die Preise beeinflussenden Faktoren vorgeschrieben ist. Diese Faktoren, einschließlich Rohstoffkosten (in der Regel variable Kosten) und Fixkosten, wurden in den Erwägungsgründen 1077 bis 1080 der vorläufigen Verordnung ermittelt und hinreichend analysiert. Zu dem Vorbringen, der Wettbewerb zwischen Unionsherstellern sei nicht berücksichtigt worden, wie in Erwägungsgrund 773 der vorliegenden Verordnung erläutert, vertritt die Kommission die Auffassung, dass sich dieser Wettbewerb zwar stark, aber zum Vorteil der Verbraucher in der Union entwickelt hat. Die Untersuchung ergab keine gegenteiligen Beweise. Bekanntlich unterboten die subventionierten Einfuhren aus der VR China die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum um mindestens 12,7 %. Dagegen gelangten die subventionierten Einfuhren im Zuge der starken Subventionierung durch die chinesische Regierung in den Unionsmarkt. Darüber hinaus erinnerte die Kommission daran, dass BEV-Einfuhren aus China und anderen Ländern nicht als Teil des internen Wettbewerbs des Wirtschaftszweigs der Union angesehen werden können, selbst wenn diese Einfuhren von Unionsherstellergruppen getätigt werden. Ferner wird darauf

hingewiesen, dass die Rohstoffkosten und der Wettbewerb zwischen den Unionsherstellern in den Erwägungsgründen 1206, 1224 und 1225 der vorliegenden Verordnung zur Schadensursache behandelt wurden. Auf die angeblichen Überkapazitäten des Wirtschaftszweigs der Union wurde in Erwägungsgrund 845 der vorliegenden Verordnung eingegangen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(897) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass i) der Wirtschaftszweig der Union mit hohen Vorleistungskosten konfrontiert gewesen sei und die Kommission keine Beweise vorgelegt habe, um dies zu widerlegen, und dass ii) der Versuch der Kommission, geltend zu machen, dass die Fixkosten des Wirtschaftszweigs der Union nicht hoch seien, nicht mit Beweisen unterlegt sei, im Widerspruch zu anderen Untersuchungsergebnissen stehe und die gesamte Übergangstheorie der Kommission infrage stelle.

(898) Entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung brachte die Kommission nicht vor, dass die Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union, insbesondere die Vorleistungs- und Fixkosten, nicht hoch seien. Tatsächlich stellte die Kommission in Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung fest, dass es sich bei dem Wirtschaftszweig für BEV um einen kapitalintensiven Wirtschaftszweig mit hohen Fixkosten handelt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(899) Deshalb wurden die vorläufigen Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1075 bis 1080 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.5.3.2. Arbeitskosten

(900) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass es i) nicht klar sei, wie die Arbeitskosten den Herstellkosten von BEV zugewiesen worden seien (und wiederholten ihr Vorbringen aus Erwägungsgrund 890 der vorliegenden Verordnung), und dass ii) die Kommission in der vorläufigen Verordnung nicht erläutert habe, warum die Arbeitskosten im Bezugszeitraum stärker als die Inflationsraten in der Union gestiegen seien und mehr betragen hätten als der Anstieg der Löhne und Gehälter in der Union.

(901) In Bezug auf die Zurechnung der Arbeitskosten zu BEV erinnerte die Kommission daran, dass die Unionshersteller im Fragebogen für die Unionshersteller aufgefordert wurden, die Gesamtkosten aller Arbeitskräfte anzugeben, die ermittelt und mit der untersuchten Ware in Verbindung gebracht werden können. Wenn die Unionshersteller Kosten, die verschiedenen Warentypen (einschließlich anderer Waren als der untersuchten Ware) gemein sind, zurechnen müssen, werden sie außerdem aufgefordert, die in ihrem Kostenrechnungssystem normalerweise angewandte Methodik anzuwenden und eine Abweichung von diesem Grundsatz zu begründen. Im vorliegenden Fall wurden bestimmte Arbeitskosten den BEV auf der Grundlage des Produktionsvolumens zugerechnet. Darüber hinaus wurde das Vorbringen in Erwägungsgrund 890 der vorliegenden Verordnung erörtert und in Erwägungsgrund 891 der vorliegenden Verordnung zurückgewiesen.

(902) In Bezug auf das in der vorläufigen Verordnung enthaltene Vorbringen zum Anstieg der Arbeitskosten stellte die Kommission fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung den Anstieg der Arbeitskosten des Wirtschaftszweigs der Union über einen Zeitraum von drei Jahren mit der Inflationsrate im Jahresvergleich im Euro-Währungsgebiet oder dem Anstieg der Arbeitskosten im Jahresvergleich verglichen haben, was nicht korrekt war. Ein solcher Vergleich sollte mit der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate ([127]) im Bezugszeitraum vorgenommen werden, die rund 8 % betrug, was nicht über der Entwicklung der Gesamtarbeitskosten in der Union lag. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Entwicklung, wie in dem von der CCCME und der chinesischen Regierung zitierten Bericht erläutert, erhebliche Unterschiede zwischen den Sektoren und Ländern aufwies; einige Länder verzeichneten im zweiten Quartal 2023 ein nominales Lohnwachstum von 13-19 %. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung die Zuverlässigkeit der in der vorläufigen Verordnung vorgelegten Daten zu den Arbeitskostendaten nicht infrage gestellt wurde.

(903) Daher wies die Kommission diese Vorbringen zurück.

([127]) Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr.

(904) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission der CCCME und der chinesischen Regierung zwar ein Missverständnis bei den Arbeitskosten vorwerfen könne, das zugrunde liegende sachliche Problem jedoch darin bestehe, dass die Arbeitskosten im Bezugszeitraum um 24 % gestiegen seien, wobei zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum ein Anstieg um 13 % zu verzeichnen gewesen sei, und dass diese starken Erhöhungen nicht durch die von der Kommission festgestellten durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate begründet werden könnten. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass laut Eurostat die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Arbeitskosten für die Herstellerbranche in der Union 3 % betrug, was unter den von der Kommission festgestellten 8 % lag.

(905) Die Kommission kritisierte die CCCME und die chinesische Regierung nicht wegen eines Missverständnisses der Arbeitskosten, sondern wies lediglich auf den Fehler hin, der der CCCME und der chinesischen Regierung in ihrer Antwort auf das in Erwägungsgrund 891 der vorliegenden Verordnung dargelegte Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung unterlaufen ist. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des verarbeitenden Gewerbes in der Union im Bezugszeitraum ([128]) bei 4,3 % und nicht, wie von der CCCME und der chinesischen Regierung behauptet, bei 3 % lag. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass es sich bei dem Wirtschaftszweig für BEV um einen neuen, von Innovation und Technologie geprägten Wirtschaftszweig handelt, für den daher Arbeitskräfte mit höheren Qualifikationen benötigt werden, was im Vergleich zum Durchschnitt des verarbeitenden Gewerbes, z. B. Stahl und Chemikalien, höhere Kosten mit sich bringt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(906) Deshalb wurden die vorläufigen Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1081 bis 1082 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.5.3.3. Lagerbestände

(907) Nach der vorläufigen Unterrichtung erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass, wie die Kommission in Erwägungsgrund 1085 der vorläufigen Verordnung festgestellt hat, die Lagerbestände aufgrund des Produktionsanstiegs gestiegen seien. Dies bestätige, dass die Einfuhren von BEV aus der VR China nicht die Erklärung für den Anstieg darstellen könnten.

(908) Die Kommission stellte nicht in Abrede, dass, wie in Erwägungsgrund 1085 der vorläufigen Verordnung dargelegt, die Schlussbestände der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Bezugszeitraum um 239 % stiegen, was den Produktionsanstieg in diesem Zeitraum widerspiegelte.

(909) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1083 bis 1085 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.5.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

(910) Nach der vorläufigen Unterrichtung wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung ihre Behauptungen, dass in der vorläufigen Verordnung nicht erläutert sei, wie die Kosten den BEV zugerechnet worden seien und ob Berichtigungen vorgenommen worden seien, und brachten vor, dies hindere die interessierten Parteien daran, zur Zuverlässigkeit der Rentabilitätsdaten Stellung zu nehmen.

(911) Die Frage der Kostenzurechnung zu den BEV und die Notwendigkeit von Berichtigungen wurden in den Erwägungsgründen 886 und 901 der vorliegenden Verordnung behandelt.

(912) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Feststellungen der Kommission zur negativen Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union durch öffentliche Marktinformationen und zitierte Berichte und Erklärungen von Stellantis, BMW, Renault und SEAT widerlegt worden seien (und zu Unrecht Renault zugeschrieben worden seien).

(913) Die Kommission stellte zunächst fest, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller zu großen Unternehmensgruppen gehören und ihre Finanzergebnisse konsolidiert auf Gruppenebene melden, mit einer sehr breiten Waren- und geografischen Reichweite. Daher entspricht die Rentabilität dieser Gruppen nicht der Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Zweitens stellte die Kommission fest, dass sich die verschiedenen Teile der Finanz- und Marktberichte einiger Unionshersteller, die von der CCCME und der chinesischen Regierung in diesem Zusammenhang herangezogen wurden, nicht auf die Rentabilität von BEV in der Union beziehen. Daher hat die CCCME und die chinesische Regierung diese Berichte falsch dargestellt, und das Vorbringen wurde zurückgewiesen.

([128]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/teilm140__custom_12792223/default/table?lang=de.

(914) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission bei der Zurückweisung ihrer Argumente in Erwägungsgrund 913 der vorliegenden Verordnung zwischen Herstellerunternehmen und -gruppen gewechselt habe und wahrscheinlich die schlecht abschneidenden Unternehmen in den betroffenen BEV-Herstellergruppen in der Union in die Stichprobe einbezogen habe.

(915) Diese Vorbringen sind unbegründet. Entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung wechselte die Kommission nicht zwischen Herstellerunternehmen und -gruppen. Die Kommission stellte lediglich fest, dass in dem von der CCCME und der chinesischen Regierung erwähnten Presseartikel über die Rentabilität auf Gruppenebene gesprochen wurde und dass sich dieser nicht auf BEV beschränkte, während die Stichprobenauswahl auf der Ebene der herstellenden Unternehmen erfolgte und nur die Rentabilität von BEV betraf. Darüber hinaus ist das Vorbringen, dass die Kommission die schlecht abschneidenden Unternehmen in der Union in die Stichprobe einbezogen habe, schlicht und einfach spekulativ. Es sei daran erinnert, dass die Untersuchung von Amts wegen eingeleitet wurde und dass der Kommission im Einleitungsdokument nur sehr wenige Informationen über die Rentabilität des Wirtschaftszweigs für BEV vorlagen. Darüber hinaus forderte die Kommission im Stichprobenformular für die Unionshersteller nicht einmal Informationen über die Gewinnspanne an. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(916) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die chinesischen Einfuhren nicht die Ursache für die Verluste gewesen seien, die die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Bezugszeitraum erlitten hätten, da i) der Wirtschaftszweig der Union selbst zu Beginn des Bezugszeitraums Verluste verzeichnet habe, als die BEV-Einfuhren aus der VR China und insbesondere die Einfuhren von BEV chinesischer Marken aus der VR China unerheblich gewesen seien, ii) die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 52 % zurückgegangen seien und iii) sich die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union gegenläufig zu den chinesischen BEV-Einfuhren entwickelt habe, die im Bezugszeitraum gestiegen seien.

(917) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Wie in Erwägungsgrund 1088 der vorläufigen Verordnung erläutert, verzeichnete der Wirtschaftszweig der Union während des gesamten Bezugszeitraums Verluste, die jedoch im Laufe des Zeitraums insgesamt zurückgingen. Allerdings nahmen die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum zu, als die höchsten Mengen der Einfuhren aus der VR China und der größte Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union zu beobachten waren, wie in Erwägungsgrund 1102 der vorläufigen Verordnung erläutert. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(918) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass sie nach der vorläufigen Unterrichtung argumentiert hätten, dass der Wirtschaftszweig der Union selbst zu Beginn des Bezugszeitraums, als die BEV-Einfuhren aus China und insbesondere die Einfuhren von BEV chinesischer Marken unerheblich gewesen seien, Verluste verzeichnet habe und dass die Kommission diesem Vorbringen widersprochen habe.

(919) Diese Behauptung ist sachlich falsch. Die Kommission widersprach nicht der Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union im Jahr 2020, als der Marktanteil der Einfuhren aus China auf der Grundlage des sichtbaren Unionsverbrauchs 3,9 % oder auf der Grundlage des tatsächlichen Unionsverbrauchs 3,5 % betrug, Verluste verzeichnete. Wie in Erwägungsgrund 916 der vorliegenden Verordnung dargelegt wird, brachte die CCCME tatsächlich vor, dass die chinesischen Einfuhren nicht die Ursache für die finanziellen Verluste gewesen seien, die den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern im Bezugszeitraum entstanden waren. Wie in Erwägungsgrund 917 der vorliegenden Verordnung erläutert, widersprach die Kommission einem solchen Vorbringen.

(920) Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung nach der endgültigen Unterrichtung vor, dass bei der von der Kommission vorgenommenen Analyse auf Jahresbasis mehrere Schlüsselfaktoren nicht berücksichtigt worden seien, die zeigten, dass zwischen der Zunahme der finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum und dem Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren kein Zusammenhang bestehe, und dass die Analyse im Widerspruch zu den anderen Feststellungen der Kommission und den von der Kommission vorgelegten vierteljährlichen Daten über den UZ stehe. Zu den angeblichen Tatsachen, auf die sich die CCCME und die chinesische Regierung stützten, gehörten i) die Tatsache, dass die Einfuhren von BEV aus der VR China zwischen 2022 und dem UZ nur geringfügig, d. h. um rund 1 %, stiegen und dass zwei Drittel des Marktanteils der chinesischen BEV-Einfuhren von 22,8 % auf Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union entfielen, ii) die Tatsache, dass der größte Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union nicht im Untersuchungszeitraum, sondern im Jahr 2021 zu verzeichnen war, und dass der Wirtschaftszweig der Union unabhängig von den höchsten Marktanteilsverlusten in diesem Zeitraum

(d. h. 70,4 % bis 66,5 %) die Verluste zwischen 2020 und 2021 um 51 % verringerte, iii) die Tatsache, dass ein Vergleich der Quartalsdaten der chinesischen BEV-Einfuhren mit den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union im Widerspruch zur Aussage der Kommission stand und ergab, dass zwischen den Marktanteilen der BEV-Verkäufe aus der VR China und den Verkäufen der Unionshersteller kein Zusammenhang bestand (insbesondere im ersten und zweiten Quartal 2023 hatten die BEV-Hersteller in der Union einen höheren Marktanteil von 65,6 % bzw. 66,5 % und konnten ihren Marktanteil im Vergleich zu ihrem durchschnittlichen Marktanteil im Jahr 2022, d. h. 65 %, erhöhen, obwohl der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren im ersten Quartal 2023 24,5 % betrug, d. h. über ihrem durchschnittlichen Marktanteil im Jahr 2022 lag, und obwohl der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren im dritten Quartal 2023 ([129]) auf 22 % sank und den durchschnittlichen Marktanteil von 2022 erreichte, wobei der Wirtschaftszweig der Union im dritten Quartal 2023 jedoch auch Marktanteile verlor und einen Marktanteil von 64,6 % aufwies), iv) die Tatsache, dass Quartalsdaten zum Marktanteil der Einfuhren aus der VR China, zum Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union, zur Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union und zu den Kosten des Wirtschaftszweigs der Union zeigten, dass der eigentliche Grund für den Rückgang der Rentabilität der Kostenanstieg war, und v) die Feststellung der Kommission, dass der Anstieg der finanziellen Verluste im Untersuchungszeitraum, als die chinesischen BEV-Einfuhren den höchsten Marktanteil aufwiesen, stattgefunden habe, die durch die Aussage der Kommission in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung bezüglich der zwischen Bestellung und Lieferung verstrichenen Zeit widerlegt werde.

(921) Zu Ziffer i stellte die Kommission fest, dass die Quantifizierung (1 %) sowie die Einstufung („geringfügig“) der CCCME und der chinesischen Regierung im Hinblick auf den Anstieg der Einfuhren aus der VR China zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum offensichtlich falsch waren. Wie aus Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung hervorgeht, stiegen die chinesischen BEV-Einfuhren von 256 712 Stück auf 412 425 Stück, was einem erheblichen Anstieg um 61 % entspricht.

(922) In Bezug auf Ziffer ii bestätigte die Kommission, dass auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs der größte Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union von einem Jahr zum anderen zwischen 2022 und dem UZ zu verzeichnen war, wobei es sich um einen Rückgang von 64,3 % auf 59,9 % handelte (Tabelle 5 der vorläufigen Verordnung). In Erwägungsgrund 1102 der vorläufigen Verordnung führte die Kommission diesen Punkt, d. h. den Rückgang des Marktanteils von einem Jahr zum anderen, jedoch gar nicht an. Es ging darum, dass der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum den niedrigsten Stand im Bezugszeitraum erreicht hatte.

(923) Bezüglich Ziffer iii ist festzustellen, dass die negative Korrelation zwischen dem vierteljährlichen Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union und dem vierteljährlichen Marktanteil der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs zwar nicht stark ist, die entsprechende negative Korrelation auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs jedoch sehr stark ist ([130]).

(924) Was die Ziffern iv und v betrifft, so bestand, wie in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung erläutert, ein sechsmonatiger Abstand zwischen der Bestellung des Abnehmers und der Lieferung des BEV an den Abnehmer, weshalb die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2023 nicht direkt auf den Preisdruck zurückzuführen war, den die subventionierten chinesischen BEV ausübten, die im letzten Quartal 2023 auf dem Unionsmarkt verkauft wurden, sondern der Zeitraum davor ausschlaggebend war. Wie in Erwägungsgrund 975 der vorliegenden Verordnung erläutert, verzeichnete der Wirtschaftszweig der Union ferner im dritten Quartal 2023 die höchsten Verluste (20,5 %), was mit dem Anstieg des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China auf 24,5 % im ersten Quartal 2023 korrelierte. Daher war nicht klar, auf welchen Widerspruch die CCCME sich bezog. Darüber hinaus erläuterte die Kommission in Bezug auf den Kostenanstieg und den Rückgang der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union in Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung die Gründe für die Schwankungen der Kosten. Da der Wirtschaftszweig der Union zudem kapitalintensiv ist, werden die vierteljährlichen Herstellstückkosten auch von der Produktionsmenge beeinflusst, wobei gilt: Je höher die Produktionsmenge, desto niedriger die Herstellstückkosten (bei ansonsten gleichbleibenden Faktoren). Überdies ist der Wirtschaftszweig der Union, wie in Erwägungsgrund 1003 der vorläufigen Verordnung erläutert, hauptsächlich auftragsbezogen tätig, sodass die Produktionsmenge mit dem Auftragsvolumen korreliert. Wenn der Wirtschaftszweig der Union aufgrund des unlauteren Wettbewerbs durch die subventionierten Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China nicht über ausreichende Aufträge verfügt, sinkt die Produktionsmenge und die Herstellstückkosten steigen (bei ansonsten gleichbleibenden Faktoren).

([129]) In dem Vorbringen wurde 2024 angegeben, jedoch war die Kommission der Auffassung, dass es sich um einen Schreibfehler handelt, da das dritte Quartal 2024 nicht Gegenstand der Untersuchung war.

([130]) Der Korrelationskoeffizient ist ein Maß für die Stärke und Richtung der Beziehung zweier Variablen und kann von + 1 (perfekte positive Korrelation, d. h. die beiden Variablen bewegen sich perfekt in dieselbe Richtung) bis – 1 (perfekte negative Korrelation, d. h. die beiden Variablen bewegen sich perfekt in die entgegengesetzte Richtung) reichen. Der Korrelationskoeffizient zwischen dem vierteljährlichen Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union und dem vierteljährlichen Marktanteil der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs beträgt – 0,78, was auf eine starke negative Korrelation hindeutet, d. h., wenn der Marktanteil der Union steigt, sinkt der Marktanteil der VR China.

(925) Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(926) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission in der vorläufigen Verordnung festgestellt habe, dass die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union durch den steigenden Marktanteil der Einfuhren von BEV aus der VR China im Untersuchungszeitraum beeinträchtigt worden sei, aber nicht berücksichtigt habe, dass die Investitionen, die Produktionskapazität und die Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum am höchsten gewesen seien.

(927) Diese Behauptung ist sachlich falsch. Erstens waren die Investitionen nicht im Untersuchungszeitraum am höchsten, sondern im Jahr 2020. Zweitens stellte die Kommission in Erwägungsgrund 1102 der vorläufigen Verordnung fest, dass die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union durch den steigenden Marktanteil der Einfuhren von BEV aus der VR China im Untersuchungszeitraum beeinträchtigt wurden. Die Kommission gelangte jedoch auf der Grundlage der Gesamt-Schadensbeurteilung, wie in den Erwägungsgründen 1095 bis 1102 der vorläufigen Verordnung klar dargelegt, zu dieser Schlussfolgerung.

(928) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten vor, die Kommission habe in Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung eingeräumt, dass die finanziellen Verluste der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller durch die gestiegenen Batteriekosten, die Kosten anderer Komponenten und hohe Stromkosten verursacht worden seien und dass Überkapazitäten zu höheren Herstellkosten geführt hätten.

(929) Diese Behauptung ist sachlich falsch. In Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission die Kostenkomponenten, durch die die Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union stiegen bzw. sanken. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(930) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten vor, dass die getätigten Investitionen und die künftigen Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union ein klares Zeichen für einen selbstbewussten, gesunden und boomenden Wirtschaftszweig seien, der das genaue Gegenteil eines Wirtschaftszweigs sei, der unter einer drohenden Schädigung leide.

(931) Auf einem Markt mit hochkomplexen Produkten, sich rasch verändernden Technologien und einem harten Wettbewerb (auch durch subventionierte Einfuhren) ist die Aufrechterhaltung eines angemessenen Maßes an Investitionen eine Frage des Überlebens. Daher hatten die Unionshersteller im Bezugszeitraum keine andere Möglichkeit als zu investieren, um ihre Marktposition aufrechtzuerhalten. Diese Investitionen werden jedoch aufgrund der subventionierten Einfuhren aus der VR China, die auf dem Unionsmarkt zu Unterbietungspreisen verkauft werden, künftig eingestellt. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(932) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Aussage der Kommission in Erwägungsgrund 931 der vorliegenden Verordnung, wonach die Investitionen aufgrund der subventionierten Einfuhren aus der VR China künftig eingestellt würden, rein spekulativ sei und durch eine Reihe von Ankündigungen und Berichten vom Juni und Juli 2024 zu neuen Investitionen von BMW (neue Batterieanlagen), Renault (Produktion eines neuen Twingo), Volkswagen (Herstellung von Batterien im Rahmen einer Partnerschaft mit QuantumScape und Investitionen in ein Joint Venture mit Rivian) und Stellantis (Herstellung von Batterien mit CATL) widerlegt werde.

(933) Die Kommission stellte fest, dass ein Wirtschaftszweig, der unrentabel bleibt, letztlich die Investitionen einstellen muss und dass diese Aussage nicht als kontrovers oder spekulativ angesehen werden kann. Wie aus der Untersuchung hervorgeht, hat der rasche Anstieg der Einfuhren aus der VR China die Rentabilität des Wirtschaftszweig für BEV der Union beeinträchtigt. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass drei der fünf Ankündigungen und Berichte, die von der CCCME angeführt wurden, Batterien und nicht die Herstellung von BEV betreffen. Die einzige Ankündigung, die die Herstellung von BEV in der Union betrifft, ist die Ankündigung über die Produktion des neuen Twingo. Die Herstellung dieses BEV wird in einer bestehenden Anlage erfolgen (Novo Mesto in Slowenien), die bereits Renault gehört und bereits in Betrieb ist, wobei dort elektrische und konventionelle Twingo-Modelle sowie Clio-Modelle hergestellt wurden. Daher dürfte die Produktion nur eine Zusatzinvestition erfordern. Die Ankündigung von Volkswagen zur Herstellung von Batterien auf der Grundlage der QuantumScape-Technologie wurde bereits durch eine neue Ankündigung hinfällig, wonach der Unionsanteil

dieser Investitionen erheblich reduziert wird ([131]). Was die Ankündigung eines Joint Venture mit Rivian betrifft, so gibt es keinen Hinweis darauf, dass dies die Herstellung von BEV in der Union betrifft. Vielmehr heißt es in aktuellen Marktberichten, dass Volkswagen plane, eine Reihe historischer Produktionsanlagen in Deutschland zu schließen, da man versuche, die Ausgaben zu straffen, um den Übergang zu Elektrofahrzeugen zu überstehen ([132]). Schließlich ist es sehr bezeichnend, dass das Hauptthema des Berichts über die Partnerschaft von Stellantis mit CATL die Tatsache ist, dass ACC, der Batteriehersteller, der sich im Besitz von Stellantis und Mercedes befindet, die Arbeit an Fabriken in Deutschland und Italien ausgesetzt hat. ([133]) Als Hintergrund und Erklärung für diese Aussetzung wird in dem Bericht darauf hingewiesen, dass die europäischen Hersteller durch steigende Ausfuhren chinesischer Unternehmen unter Druck stehen. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Ankündigungen und Berichte ihre Feststellungen zur Verlangsamung nicht nur nicht widerlegen, sondern vielmehr bestätigen und dass — sollte der unlautere Wettbewerb durch subventionierte BEV aus der VR China fortgesetzt werden dürfen — die Investitionen des Wirtschaftszweigs für BEV der Union letztendlich zum Erliegen kommen werden.

(934) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, es sei logisch, dass die Kapitalrendite negativ sei, da es etwas gedauert habe, bis sich die Investitionen rentiert hätten. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass i) die Kapitalrendite auch zu Beginn des Bezugszeitraums (und in weitaus größerem Maße als am Ende des Untersuchungszeitraums) negativ gewesen sei und ii) der allgemeine Trend einer Verbesserung dieses Faktors im Bezugszeitraum zeige, dass sich die BEV chinesischer Marken nicht auf das Wachstum des Wirtschaftszweigs der Union ausgewirkt hätten und nicht die mutmaßliche Verschlechterung der Lage des Wirtschaftszweigs für BEV der Union erklären würden.

(935) Die Kommission stellte fest, dass die Rentabilität und die Kapitalrendite im Jahr 2020, dem Beginn des Bezugszeitraums, außergewöhnlich niedrig waren, da sich der Wirtschaftszweig der Union in einem sehr frühen Entwicklungsstadium befand, als der Stand des Übergangs auf dem Unionsmarkt nur 5,4 % betrug, wie in Tabelle 1 der vorläufigen Verordnung erläutert. Die allgemeine Verbesserung einiger Indikatoren im Bezugszeitraum ist weitgehend auf diesen sehr niedrigen Ausgangspunkt des Vergleichs zurückzuführen. Die Kommission erinnerte ferner daran, dass, wie in Erwägungsgrund 1102 der vorläufigen Verordnung erläutert, der starke Anstieg der Einfuhren aus der VR China gegen Ende des Bezugszeitraums zu verzeichnen war. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich diese Indikatoren nicht mehr verbessert, sondern angefangen sich zu verschlechtern, was einen eindeutigen ursächlichen Zusammenhang aufzeigt. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(936) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten des Wirtschaftszweigs der Union von der Kommission in der vorläufigen Verordnung nicht ordnungsgemäß bewertet worden seien, nicht objektiv gewesen seien und im Widerspruch zu anderen Feststellungen in der vorläufigen Verordnung stünden. Insbesondere erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass neben dem Rückgang der Verluste im Bezugszeitraum die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten des Wirtschaftszweigs der Union nach wie vor hoch gewesen seien und der Wirtschaftszweig der Union weiterhin in die Herstellung von BEV investiert habe, wie in den Erwägungsgründen 1091 und 1092 der vorläufigen Verordnung erläutert.

(937) Erstens ist, wie in Erwägungsgrund 930 der vorliegenden Verordnung erläutert, in einem Markt mit hochkomplexen Produkten, sich rasch verändernden Technologien und einem harten Wettbewerb (auch durch subventionierte Einfuhren) die Aufrechterhaltung eines angemessenen Maßes an Investitionen von entscheidender Bedeutung. Daher hatten die Unionshersteller im Bezugszeitraum keine andere Möglichkeit als zu investieren, um ihre Marktposition aufrechtzuerhalten und den Prozess zur vollständigen Elektrifizierung fortzuführen. Zweitens waren die Unionshersteller, wie in Erwägungsgrund 1094 der vorläufigen Verordnung erläutert, in der Lage, die für diese Investitionen erforderlichen Mittel aus den von ihren Muttergesellschaften erzielten Gewinnen zu beschaffen, die aus anderen Tätigkeiten, insbesondere dem Geschäft mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, stammten. Drittens erinnerte die Kommission daran, dass sich ihre Schlussfolgerung zur Fähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union, Kapital zu beschaffen, auf die Zukunft und nicht auf den Bezugszeitraum bezieht, wie in Erwägungsgrund 1094 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(938) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1086 bis 1094 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

([131]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagens-german-battery-plant-stay-half-capacity-amid-cost-pressures-2024-09-06/.
([132]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-warns-possible-plant-closures-germany-2024-09-02/.
([133]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/.

4.5.4. *Entwicklungen im Untersuchungszeitraum und nach dem Untersuchungszeitraum*

(939) Die Kommission setzte ihre prospektive Analyse nach der Einführung der vorläufigen Maßnahmen fort, indem sie Daten für das vierte Quartal 2023 (Q4 2023) und das erste Quartal 2024 (Q1 2024) über die Einfuhren (Mengen und Preise) von BEV aus der VR China und deren Marktanteil (im Folgenden „Daten für die Zeit nach dem UZ") sammelte. Darüber hinaus übermittelte die Kommission an die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller zusätzliche Fragen zu Daten für das letzte Quartal 2023 (Q4 2023) und das erste Quartal 2024 (Q1 2024). Vollständige Daten für das erste Quartal 2024 lagen nicht vor.

Verbrauch und Einfuhren aus der VR China

(940) Wie in Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung erläutert, stiegen die Einfuhren aus dem betroffenen Land und sein Marktanteil zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum erheblich von 21 243 auf 412 425 Stück bzw. von 3,9 % auf 25,0 %. Zudem stiegen, wie in Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung erläutert, die Einfuhren aus dem betroffenen Land, gemessen an der Anzahl der Zulassungen zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum, erheblich von 18 934 auf 346 345 Stück bzw. von 3,5 % auf 22,8 %.

(941) Die Kommission sammelte Einfuhrdaten für die Zeit nach dem UZ für das letzte Quartal 2023 und das erste Quartal 2024. Die Kommission verwendete auch Daten für das zweite Quartal 2024 (Q2 2024), soweit verfügbar. Im Folgenden sind auch vierteljährliche Daten für den Untersuchungszeitraum angegeben, um die Situation in diesem Zeitraum besser darzustellen und die Daten für die Zeit nach dem UZ einzuordnen.

(942) Ein vierteljährlicher Überblick über den Unionsverbrauch für den Untersuchungszeitraum und zwei Quartale nach dem UZ zeigt folgende Entwicklung:

Tabelle 6

Unionsverbrauch (in Stück)

	Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ		
	4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
Sichtbarer Unionsverbrauch	425 259	373 488	433 276	420 084	432 023	359 881	k. A.
Index	*100*	*88*	*102*	*99*	*102*	*85*	*k. A.*
Tatsächlicher Unionsverbrauch (BEV-Zulassungen) ([134])	406 890	320 987	382 599	408 606	426 429	332 999	379 638
Index	*100*	*79*	*94*	*100*	*105*	*82*	*93*
Zugelassene BEV in % aller Pkw-Zulassungen	16,5	12,1	13,7	16,3	16,4	12,0	13,0

Quelle: ACEA, EUA, S&P Global Mobility und Zolldaten der Mitgliedstaaten.

([134]) 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/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_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_June_2024.pdf
Zu beachten ist, dass sich die von der ACEA gemeldeten Daten von einer Quelle zur anderen leicht unterscheiden.

(943) Der sichtbare Unionsverbrauch schwankte in den sechs untersuchten Quartalen. Der sichtbare Verbrauch lag im vierten Quartal 2023 etwas über dem vierteljährlichen Durchschnitt des Untersuchungszeitraums (413 027 Stück) und ging dann im Vergleich zum ersten Quartal des Untersuchungszeitraums (viertes Quartal 2022) um 15 % zurück.

(944) Auch der tatsächliche Verbrauch schwankte in den sieben untersuchten Quartalen. Mit Ausnahme des ersten Quartals 2024 lag der sichtbare Verbrauch im letzten Quartal 2023 und im zweiten Quartal 2024 über dem vierteljährlichen Durchschnitt des Untersuchungszeitraums (379 771 Stück).

(945) Auf der Grundlage der vierteljährlichen Daten stellte die Kommission fest, dass die Daten für den sichtbaren und den tatsächlichen Verbrauch offenbar ein besonderes Muster aufweisen, das in den jeweiligen Quartalen im UZ und nach dem UZ konsistent ist. Aus Tabelle 6 geht hervor, dass sowohl der sichtbare als auch der tatsächliche Verbrauch im ersten Quartal des Jahres am niedrigsten ist und dann in den folgenden Quartalen stetig ansteigt. Darüber hinaus ist der Verbrauch im ersten Quartal des Jahres niedriger als im letzten Quartal des Vorjahres.

(946) Eine vierteljährliche Übersicht der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union zeigt auf der Grundlage der Zolldaten der Mitgliedstaaten folgende Entwicklung:

Tabelle 7a

Einfuhrmenge in Stück und Marktanteil

	Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ	
	4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024
Menge der Einfuhren aus dem betroffenen Land (in Stück)	109 065	98 423	116 115	88 822	109 711	93 751
Index	*100*	*90*	*106*	*81*	*101*	*86*
Marktanteil	25,6 %	26,4 %	26,8 %	21,1 %	25,4 %	26,1 %
Index	*100*	*103*	*104*	*82*	*99*	*102*

Quelle: Zolldaten der Mitgliedstaaten.

(947) Wie aus Tabelle 7a der vorliegenden Verordnung hervorgeht, schwankte die Menge der Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum auf Quartalsbasis. Da die Untersuchung am 4. Oktober 2023 eingeleitet wurde und die Schiffe zum Transport von BEV aus der VR China etwa vier bis sechs Wochen brauchen, bis sie in der Union eintreffen, gab es im letzten Quartal 2023 keinen deutlichen Rückgang der Einfuhren aus der VR China aufgrund der Einleitung der Untersuchung. Im ersten Quartal 2024 war ein Rückgang der Einfuhrmenge zu verzeichnen. Da die Menge der Einfuhren aus der VR China im ersten Quartal des Jahres allgemein geringer war als im letzten Quartal 2023 (vgl. erstes Quartal 2023 und viertes Quartal 2023 im Vergleich zum vierten Quartal 2022 bzw. vierten Quartal 2023), könnte der Rückgang der Einfuhrmenge im ersten Quartal 2024 jedoch eine vorübergehende Erscheinung gewesen sein. Ferner wurde daran erinnert, dass die Huthis im Zeitraum zwischen November 2023 und März 2024 mehrere Schiffe im Roten Meer angegriffen hatten ([135]), was Auswirkungen auf die Menge der Einfuhren aus der VR China in die Union hatte. Darüber hinaus lag die Menge der Einfuhren aus der VR China im vierten Quartal 2023 über dem vierteljährlichen Durchschnitt des Untersuchungszeitraums (103 106 Stück), während die Menge im ersten Quartal 2024 niedriger, aber in absoluten Zahlen nach wie vor erheblich war.

(948) Der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China schwankte ebenfalls auf Quartalsbasis. Die Marktanteile der Einfuhren aus der VR China blieben jedoch in den beiden Quartalen nach dem UZ hoch und lagen über dem Gesamtmarktanteil im Untersuchungszeitraum, der in Erwägungsgrund 722 der vorliegenden Verordnung mit 25,0 % angegeben wurde.

([135]) https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911.

(949) Eine vierteljährliche Übersicht der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union zeigt die Entwicklung auf der Grundlage der Anzahl der Zulassungen:

Tabelle 7b

Einfuhrmenge in Stück und Marktanteil

	Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ		
	4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
Zulassungen nach der Einfuhr aus dem betroffenen Land (in Stück)	92 597	78 749	84 695	89 847	108 198	83 567	103 348
Index	*100*	*85*	*91*	*97*	*117*	*90*	*112*
Marktanteil	22,8 %	24,5 %	22,1 %	22,0 %	25,4 %	25,1 %	27,2 %
Index	*100*	*108*	*97*	*97*	*111*	*110*	*120*

Quelle: EUA und S&P Global Mobility.

(950) Auch die Zulassungen nach der Einfuhr aus China schwankten sowohl in absoluten Zahlen als auch in Bezug auf den Marktanteil. Im letzten Quartal 2023 und im zweiten Quartal 2024 waren die Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage der Zulassungen höher als die durchschnittliche vierteljährliche Einfuhrmenge im Untersuchungszeitraum (86 472 Stück), während die Zulassungen nach der Einfuhr aus der VR China im ersten Quartal 2024 im Vergleich zur durchschnittlichen vierteljährlichen Einfuhrmenge im Untersuchungszeitraum niedriger waren.

(951) Der Marktanteil in den drei Quartalen nach dem UZ lag über dem Marktanteil in jedem Quartal des Untersuchungszeitraums und dem Gesamtmarktanteil im Untersuchungszeitraum (22,6 % gemäß Tabelle 2 der vorliegenden Verordnung) und erreichte 27,2 % im zweiten Quartal 2024. Darüber hinaus zeigt sich beim Vergleich der Marktanteile im selben Quartal verschiedener Jahre, dass der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage der Zulassungen kontinuierlich steigt (z. B. stieg der Marktanteil im vierten Quartal 2023 im Vergleich zum vierten Quartal 2022 von 22,8 % auf 25,4 %, im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum ersten Quartal 2023 von 24,5 % auf 25,1 % und im zweiten Quartal 2024 im Vergleich zum zweiten Quartal 2023 von 22,1 % auf 27,2 %).

(952) Es zeigt sich somit deutlich, dass sich sowohl die Einfuhren aus der VR China als auch die Zulassungen trotz der Einleitung der Ausgleichszolluntersuchung am 4. Oktober 2023 weiterhin robust entwickelten.

(953) Die Einfuhrmengen im vierten Quartal 2023 und im ersten Quartal 2024 waren höher als die Zulassungen, was zeigt, dass die in Erwägungsgrund 1017 der vorläufigen Verordnung festgestellten Lagerbestände in der Union zugenommen haben.

(954) Eine vierteljährliche Übersicht der Einfuhrpreise aus dem betroffenen Land in die Union zeigt auf der Grundlage der Zolldaten der Mitgliedstaaten folgende Entwicklung:

Tabelle 8

Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

	Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ	
	4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024
China	26 345	25 869	24 770	23 887	24 144	24 150
Index	*100*	*98*	*94*	*91*	*92*	*92*

Quelle: Zolldaten der Mitgliedstaaten.

(955) Der CIF-Preis der Einfuhren aus der VR China sank in den vier Quartalen des Untersuchungszeitraums um 8 % und blieb in der Zeit nach dem UZ auf diesem niedrigeren Niveau. Wie in der vorläufigen Verordnung erwähnt, sollte das Augenmerk bei der Prüfung auf eine solche Entwicklung gelegt werden, da diese durch Veränderungen im Mix der eingeführten Modelle beeinflusst werden könnte.

Verkaufsmenge und Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union

(956) Tabelle 9 enthält einen vierteljährlichen Überblick über die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt. Diese Daten wurden auf der Grundlage der von der EUA für den Untersuchungszeitraum gemeldeten Zulassungen und der Daten von S&P Global Mobility ([136]) für die Zeit nach dem UZ ermittelt.

(957) Auf dieser Grundlage entwickelten sich die Verkaufsmenge und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 9

Verkaufsmenge und Marktanteil

	Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ		
	4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (Zulassungen) in Stück	261 190	210 605	254 490	264 004	261 472	214 734	242 075
Index	*100*	*81*	*97*	*101*	*100*	*82*	*93*
Marktanteil (am sichtbaren Verbrauch)	61,4 %	56,4 %	58,7 %	62,8 %	60,5 %	59,7 %	k. A.
Index	*100*	*92*	*96*	*102*	*99*	*97*	*k. A.*
Marktanteil (am tatsächlichen Verbrauch — Zulassungen)	64,2 %	65,6 %	66,5 %	64,6 %	61,3 %	64,5 %	63,8 %
Index	*100*	*102*	*101*	*97*	*94*	*105*	*99*

Quelle: EUA und S&P Global Mobility.

(958) Beim sichtbaren Verbrauch ging der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im vierten Quartal 2023 gegenüber den letzten Quartalen des Untersuchungszeitraums (drittes Quartal 2023) um 2,3 Prozentpunkte zurück. Im ersten Quartal 2024 ging er weiter zurück und lag am Ende des Quartals bei 59,7 %. Ein Vergleich der Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs im selben Quartal verschiedener Jahre zeigt, dass der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im vierten Quartal 2023 von 61,4 % im vierten Quartal 2022 auf 60,5 % zurückging und dann von 56,4 % im ersten Quartal 2023 auf 59,7 % im ersten Quartal 2024 stieg. Der Anstieg des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum ersten Quartal 2023 muss im Zusammenhang mit dem vorübergehenden Rückgang der Einfuhren aus der VR China gesehen werden, wie in Erwägungsgrund 947 der vorliegenden Verordnung erläutert.

([136]) Daten von S&P Global Mobility sind urheberrechtlich geschützt und können daher nicht im Detail offengelegt werden. Interessierte Parteien können solche Daten jedoch kaufen.

(959) Was den tatsächlichen Verbrauch betrifft, so schwankte der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union in den drei Quartalen nach dem UZ. Zunächst ging er im vierten Quartal 2023 gegenüber den letzten Quartalen des Untersuchungszeitraums (drittes Quartal 2023) um 3,3 Prozentpunkte zurück, stieg dann im ersten Quartal 2024 wieder auf ein ähnliches Niveau wie im letzten Quartal des Untersuchungszeitraums und ging dann im zweiten Quartal 2024 wieder auf 63,8 % zurück. Ein Vergleich der Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs im selben Quartal verschiedener Jahre zeigt einen stetigen Rückgang (z. B. ging der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im vierten Quartal 2023 im Vergleich zum vierten Quartal 2022 von 64,2 % auf 61,3 % zurück, im ersten Quartal 2023 im Vergleich zum ersten Quartal 2024 ebenfalls von 65,6 % auf 64,5 % und vom zweiten Quartal 2023 auf das zweite Quartal 2024 ebenso von 66,5 % auf 63,8 %).

Herstellstückkosten, Verkaufsstückpreis und Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union

(960) Wie in Erwägungsgrund 939 der vorliegenden Verordnung erwähnt, übermittelte die Kommission an die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller zusätzliche Fragen zu Daten für das letzte Quartal 2023 und das erste Quartal 2024. Im Folgenden sind auch vierteljährliche Daten für den Untersuchungszeitraum angegeben, um die Situation in diesem Zeitraum besser darzustellen und die Daten für die Zeit nach dem Untersuchungszeitraum einzuordnen. Diese mikroökonomischen Indikatoren werden als gewichteter Durchschnitt der vier in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller dargestellt.

Tabelle 10

Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum und danach

	Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ	
	4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union (in EUR/Stück)	33 322	33 214	34 151	33 488	32 588	30 818
Index	*100*	*100*	*102*	*100*	*98*	*92*
Herstellstückkosten (in EUR/Stück)	38 612	34 452	39 269	43 564	36 176	35 574
Index	*100*	*89*	*102*	*113*	*94*	*92*
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	– 11,6	– 2,5	– 9,7	– 20,5	– 13,1	– 10,8
Index	*100*	*22*	*84*	*178*	*113*	*93*

(961) Die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union lag im letzten Quartal 2023 unter der durchschnittlichen Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum, die – 10,8 % betrug, wie aus Tabelle 10 der vorläufigen Verordnung hervorgeht. Darüber hinaus lag die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2023 und im ersten Quartal 2024 — obwohl im Vergleich zum letzten Quartal 2023 eine Verbesserung verzeichnet wurde — deutlich unter der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2022 bzw. im ersten Quartal 2023. Dies zeigte, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union sich weiter verschlechterte und durch den massiven Zustrom subventionierter Einfuhren aus der VR China, die weiterhin einen erheblichen Preisdruck auf den Unionsmarkt ausübten, eindeutig bedroht war. Da der Wirtschaftszweig der Union auftragsbasiert arbeitet und es etwa sechs Monate dauert, bis die BEV an den Verbraucher geliefert werden und der Verkauf tatsächlich in den Büchern des Wirtschaftszweigs der Union erfasst wird, ist ferner festzuhalten, dass die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2023 nicht direkt auf den Preisdruck zurückzuführen war, den die subventionierten chinesischen BEV ausübten, die im letzten Quartal 2023 auf dem Unionsmarkt verkauft wurden, sondern dass der Zeitraum davor ausschlaggebend war. Dieses erhebliche Ausmaß der Verluste, die der Wirtschaftszweig der Union über einen so langen Zeitraum erlitten hat, gefährdet stark die Möglichkeit, weiterhin in dem erforderlichen Maß zu investieren und schließlich eine angemessene Rentabilität zu erreichen, die für ein nachhaltiges Geschäftsmodell erforderlich ist.

(962) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass in den Tabellen 6, 7b und 9 die Datenquelle für den Untersuchungszeitraum die EUA gewesen sei, die Datenquelle für die Zeit nach dem UZ jedoch die S&P Global Mobility, weshalb die vierteljährlichen Daten des UZ und der Zeit nach dem UZ nicht auf einer einheitlichen Quelle und einem einheitlichen Datensatz, sondern auf unterschiedlichen Datensätzen beruhen würden, und dass die Kommission nicht erläutert habe, wie die beiden unterschiedlichen Datenberichterstattungsmethoden und Quellen als solche miteinander verknüpft werden könnten.

(963) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. In Erwägungsgrund 128 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass die S&P Global Mobility eine bezahlte Veröffentlichung war und daher dem Urheberrecht unterlag, weshalb die Kommission nicht in der Lage war, detaillierte Daten der S&P Global Mobility offenzulegen. Darüber hinaus werden die Daten für das erste und zweite Quartal 2024 von der EUA erst Mitte 2025 öffentlich zugänglich gemacht (so wie auch die Daten für 2023 Mitte 2024 veröffentlicht wurden), nachdem die vorliegende Untersuchung abgeschlossen wurde. Außerdem ersetzte die Kommission in den Tabellen 1 und 2 der vorliegenden Verordnung die Quelle der Daten der S&P Global Mobility für den Untersuchungszeitraum durch die EUA, nachdem die entsprechenden EUA-Daten öffentlich zugänglich geworden waren, wie in den Erwägungsgründen 712 und 723 der vorliegenden Verordnung erläutert, und zeigte, dass es keinen wesentlichen Unterschied zwischen den beiden Quellen für dieselben Daten gab (siehe Erwägungsgründe 713 und 724 der vorliegenden Verordnung). Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(964) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission i) Daten über die Zeit nach dem UZ auch von den ausführenden Herstellern hätte erheben müssen (z. B. Verkaufsmenge, Verkaufspreise, Produktmix und Lagerbestände, chinesische Inlandsproduktion, Inlandsverkäufe, Ausfuhren in Drittländer und andere Daten bei der Beurteilung der drohenden Schädigung), ii) die Zeitspanne zwischen der Einfuhr und der zollamtlichen Erfassung der chinesischen BEV-Einfuhren hätte bewerten müssen, iii) die anhaltenden Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union nach dem UZ nicht berücksichtigt habe, iv) die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union nach dem UZ nicht bewertet habe, v) die rechtlichen Änderungen nach dem UZ und deren Auswirkungen auf die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union nicht berücksichtigt habe, obwohl diese Auswirkungen auf die Verkäufe von in der Union hergestellten BEV hätten haben können, so wie etwa die Rücknahme staatlicher Subventionen in Deutschland negative Auswirkungen auf die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union gehabt habe, und dass die Kommission vi) keine Preisunterbietungsspanne für die Zeit nach dem UZ berechnet habe, obwohl sich die von den Unionsherstellern von BEV und den chinesischen ausführenden Herstellern verkauften Modelle ständig weiterentwickeln würden. Darüber hinaus wählte die CCCME mehrere Presseartikel über Renault, Volkswagen und BMW aus und hob bestimmte Aussagen dieser Artikel hervor und brachte anschließend vor, dass die Schlussfolgerung der Kommission, wonach der Wirtschaftszweig der Union insbesondere am Ende des UZ von den chinesischen BEV-Einfuhren negativ beeinflusst worden sei, von den ihr vorliegenden Tatsachen und ihren eigenen vorläufigen Feststellungen abgekoppelt sei und auf reinen Behauptungen und nicht auf einer objektiven Prüfung eindeutiger Beweise gemäß Artikel 15.1 und 15.4 des Subventionsübereinkommens beruhe.

(965) Der Zweck der Bewertung der Daten für die Zeit nach dem UZ besteht nicht darin, den Untersuchungszeitraum zu verlängern und die gleiche komplexe Analyse wie für den Untersuchungszeitraum durchzuführen. Eine solche rechtliche Anforderung besteht nicht. Tatsächlich ist ein solches Vorhaben praktisch unmöglich, da die Kommission vier Monate zwischen der Einführung vorläufiger Maßnahmen und der Einführung endgültiger Maßnahmen hat, wobei ein Großteil dieser Zeit für Entscheidungsverfahren, einschließlich Genehmigungen durch die Mitgliedstaaten, aufgewendet wird. Die Kommission bewertet die Daten für die Zeit nach dem UZ in einem Fall einer drohenden Schädigung, dessen Bewertung vorausschauend ist und zeigen muss, dass die bedeutende Schädigung unmittelbar bevorsteht, um festzustellen, ob sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union verbessert hat oder ob die Schädigung eingetreten ist und daher vorläufige Maßnahmen zu erheben sind. Deshalb forderte die Kommission den Wirtschaftszweig der Union in diesem Zusammenhang auf, Informationen zu den Daten für die Zeit nach dem UZ in Bezug auf einige Schlüsselindikatoren wie Preise, Kosten und Rentabilität vorzulegen. Überdies holte die Kommission Informationen über die Menge der Einfuhren von den Mitgliedstaaten ein und kaufte Daten zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren, wenn diese nicht öffentlich zugänglich waren. Die Kommission ist rechtlich nicht verpflichtet, für die Zeit nach dem UZ eine Verhinderung einer Preiserhöhung, eine Preisunterbietung und einen Zusammenhang zwischen den subventionierten Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China und der drohenden Schädigung zu ermitteln. Darüber hinaus muss für die Zeit nach dem UZ keine erneute Beurteilung der drohenden Schädigung vorgenommen werden. Stattdessen werden die Daten für die Zeit nach dem UZ herangezogen, um die Feststellungen zur drohenden Schädigung in diesem Fall zu bestätigen.

(966) Des Weiteren stellte die Kommission in Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung die Aufschlüsselung der Einfuhren chinesischer BEV nach dem UZ dar und kam in Erwägungsgrund 997 zu dem Schluss, dass der Marktanteil aller anderen Einfuhren aus der VR China bis zum zweiten Quartal 2024 erheblich gestiegen ist, wobei ein Wert von 14,1 % verzeichnet wurde. Dies stand im Einklang mit den Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung, wonach es in absehbarer Zeit wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile vor allem chinesischer Marken kommen würde. Darüber hinaus gingen die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union nach dem UZ nicht zurück, wie in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung erläutert.

(967) In Bezug auf die von der CCCME und der chinesischen Regierung hervorgehobenen Presseartikel stellte die Kommission fest, dass die CCCME zwar einige Aussagen ausgewählt hatte, die einen Anstieg der BEV-Tätigkeiten bei einigen Unionsherstellern zeigten, aber die Teile, die auf eine ungünstigere finanzielle Lage für andere Unionshersteller hindeuteten, praktischerweise ignoriert hatte. So wurde beispielsweise in einem von der CCCME hervorgehobenen Artikel — auch wenn nicht klar war, auf welchen Markt sich die Bewertung bezog — erwähnt, dass die BEV-Verkäufe von BMW im ersten Halbjahr 2024 gestiegen waren, aber gleichzeitig auch, dass BMW die einzige Marke war, die die Lieferungen batteriebetriebener Elektrofahrzeuge erheblich steigern konnte, da Mercedes-Benz und Porsche mit geringer Nachfrage zu kämpfen hatten ([137]), und dass Mercedes-Benz mit 93 400 etwa halb so viele batteriebetriebene Elektrofahrzeuge verkaufte, was einem Rückgang um 17 % gegenüber dem Vorjahr entsprach. In Bezug auf Volkswagen hob die CCCME einen Artikel hervor, in dem es hieß, dass der Volkswagen-Konzern im ersten Halbjahr in einem schwierigen Marktumfeld das Lieferniveau des Vorjahres erreichen konnte. Die Grundlage dafür sei die weiterhin starke Position in Westeuropa. Anfang September 2024 kündigte Volkswagen jedoch an, dass es möglich sei, dass vor dem Hintergrund der wachsenden Konkurrenz durch chinesische Hersteller von Elektrofahrzeugen Fabriken in Deutschland geschlossen werden. Im Presseartikel wurde zudem auf eine Stellungnahme des Vorstandsvorsitzenden von Volkswagen verwiesen, wonach sich die europäische Automobilindustrie in einer äußerst schwierigen und ernsten Lage befinde, das wirtschaftliche Umfeld noch schwieriger geworden sei und neue Wettbewerber in den europäischen Markt eintreten würden und BYD eine zunehmende Bedrohung für die Geschäftstätigkeit von Volkswagen in Europa darstelle. ([138]) Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(968) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten vor, dass der Vorwurf, die chinesischen BEV-Einfuhren hätten in früheren Quartalen einen Preisdruck ausgeübt, nur eine Vermutung sei und nicht auf Fakten beruhe, da die Kommission für den Untersuchungszeitraum nicht die Preisunterbietung bzw. Verhinderung einer Preiserhöhung pro Quartal berechnet habe.

(969) Die Kommission musste weder die Preisunterbietung pro Quartal im Untersuchungszeitraum berechnen noch die Verhinderung einer Preiserhöhung auf vierteljährlicher Basis ermitteln, und die CCCME und die chinesische Regierung erläuterten nicht, auf welcher Rechtsgrundlage diese mutmaßliche Verpflichtung beruhen soll. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(970) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Kommission die Daten des Wirtschaftszweigs der Union für das zweite Quartal 2024 nicht angefordert habe, obwohl sie diese Daten für die zollamtliche Erfassung der Einfuhren verwendet habe, weshalb die Bewertung der Kommission für die Zeit nach dem UZ nicht objektiv gewesen sei.

(971) Die Kommission übermittelte das Ersuchen um Daten für die Zeit nach dem UZ am Tag der Unterrichtung über die vorläufigen Feststellungen (d. h. am 4. Juli 2024) an die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und forderte diese auf, die entsprechenden Daten bis zum 22. Juli 2024 vorzulegen ([139]). Die Daten für das zweite Quartal 2024 standen zum Ende dieser Frist in den Büchern der Unionshersteller noch nicht endgültig fest, sodass die Kommission solche Daten von den Unionsherstellern nicht hätte anfordern können. In jedem Fall ermöglichten die Daten für sechs Monate der Kommission, eine Bewertung für die Zeit nach dem UZ vorzunehmen. Bei den Mitgliedstaaten gab es die gleichen Einschränkungen der Datenverfügbarkeit wie bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern. Da die Kommission außerdem die Daten der S&P Global Mobility kaufte und diese rechtzeitig geliefert wurden, konnte die Kommission sie verwenden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(972) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Aussage der Kommission in Erwägungsgrund 953 der vorliegenden Verordnung, wonach die Tatsache, dass die Einfuhrmengen im vierten Quartal 2023 und im ersten Quartal 2024 höher waren als die Zulassungen im selben Zeitraum, ein Hinweis auf erhöhte Lagerbestände sei, falsch sei, da die Differenz zwischen den Einfuhren und den Zulassungen in diesem Zeitraum minimal gewesen sei.

(973) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Die Differenz zwischen der Menge der Einfuhren und den Zulassungen belief sich im letzten Quartal 2023 auf 1 513 BEV und im ersten Quartal 2024 auf 10 184 BEV. Diese Mengen sollten zu den Lagerbeständen am Ende des Untersuchungszeitraums hinzugerechnet werden, die sich auf 66 000 BEV beliefen, wie in Erwägungsgrund 1017 der vorläufigen Verordnung erläutert. Daraus ergibt sich, dass die Lagerbestände nach dem UZ zugenommen haben und sich auf 78 327 BEV beliefen, was einem Anstieg um 19 % in der Zeit nach dem UZ gegenüber dem Ende des UZ entspricht. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

([137]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/slump-electric-car-demand-hits-mercedes-sales-q2-2024-07-10/.
([138]) https://edition.cnn.com/2024/09/02/investing/volkswagen-factory-closure-germany/index.html.
([139]) t24.005473.

(974) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass angesichts der Aussage der Kommission in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung, wonach der Wirtschaftszweig der Union auftragsbasiert arbeite und es etwa sechs Monate dauere, bis die BEV an den Verbraucher geliefert werden und der Verkauf tatsächlich in den Büchern des Wirtschaftszweigs der Union erfasst wird und daher die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2023 nicht direkt auf den Preisdruck zurückzuführen gewesen sei, den die subventionierten chinesischen BEV ausübten, die im letzten Quartal 2023 auf dem Unionsmarkt verkauft wurden, sondern der Zeitraum davor ausschlaggebend gewesen sei, zu berücksichtigen sei, dass i) die chinesischen BEV-Einfuhren im zweiten Quartal 2023 mit einem Marktanteil von 22,1 % Auswirkungen auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im dritten Quartal 2023 gehabt haben müssten, woraus sich der Rückgang auf – 20,5 % ergeben habe, ii) der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren im dritten Quartal 2023 einen Wert von 25,4 % erreicht habe, die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im ersten Quartal 2024 jedoch von – 20,5 % auf – 13,1 % zurückgegangen seien, und dass iii) der Wirtschaftszweig der Union seine Verluste im zweiten Quartal 2023 auf – 2,5 % reduziert habe, obwohl die chinesischen BEV-Einfuhren im ersten Quartal 2023 einen Marktanteil von 22,8 % gehabt hätten. Daher brachte die CCCME vor, dass die Annahme der Kommission, dass eine Korrelation zwischen dem Anstieg des Marktanteils der VR China und dem Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union mit entsprechend höheren Verlusten bestehe, dadurch infrage gestellt und widerlegt werde.

(975) Diese Behauptung enthält mehrere sachliche Fehler. Was Ziffer i betrifft, so bedeutete der von der Kommission in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung angeführte sechsmonatige Abstand entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung, dass sich die chinesischen BEV-Einfuhren im zweiten Quartal 2023 mit einem Marktanteil von 22,1 % auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im vierten Quartal 2023 und nicht im dritten Quartal 2023 ausgewirkt hätten, was zu dem Rückgang der finanziellen Verluste auf – 13,1 % führte. Was Ziffer ii betrifft, so betrug zudem der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im dritten Quartal 2023 nicht 25,4 %, wie von der CCCME behauptet, sondern 22,0 %, und der Abstand von sechs Monaten bedeutete, dass der chinesische Marktanteil im dritten Quartal 2023 mit der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im ersten Quartal 2024 korrelierte. Was Ziffer iii betrifft, so wurden die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union in Höhe von 2,5 % nicht, wie von der CCCME behauptet, im zweiten Quartal 2023 verzeichnet, sondern im ersten Quartal 2023, und der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im ersten Quartal 2023 lag nicht bei 22,8 %, sondern bei 24,5 %. Tatsächlich verzeichnete der Wirtschaftszweig der Union im dritten Quartal 2023 die höchsten Verluste (20,5 %), was mit dem Anstieg des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China auf 24,5 % im ersten Quartal 2023 korreliert. Daher wurde das Vorbringen als sachlich falsch zurückgewiesen.

(976) Nach der zusätzlichen endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass die Daten des ersten Quartals 2024 bekräftigen würden, dass die chinesischen BEV-Einfuhren nicht die Ursache für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union seien und durch sie keine künftige Schädigung drohe. Insbesondere brachte die chinesische Regierung vor, dass die Daten für das erste Quartal 2024, wie zuvor die Daten für den Untersuchungszeitraum, bestätigen würden, dass weder ein Wettbewerb noch eine Korrelation zwischen den chinesischen BEV-Einfuhren einerseits und den Verkäufen und der Rentabilität sowie der wirtschaftlichen Lage der Unionshersteller andererseits bestehe, da i) die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum dritten und vierten Quartal 2023 zurückgegangen seien. Die chinesische Regierung brachte ferner vor, die Unionshersteller hätten diesen Rückgang der Verluste erreichen können, obwohl der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren nach dem UZ auf knapp über 25 % gestiegen sei. Unabhängig davon, ob die Theorie der Kommission zum zeitlichen Abstand anzuwenden sei, würden die Daten daher zeigen, dass die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union von – 20,5 % im dritten Quartal 2023 auf – 13,1 % im vierten Quartal 2023 zurückgegangen seien, obwohl der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren von 22 % im dritten Quartal 2023 auf 25,4 % im vierten Quartal 2023 gestiegen sei. Ebenso seien die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im ersten Quartal 2024 auf – 10,8 % zurückgegangen, obwohl der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren in diesem Quartal bei 25 % geblieben sei. Außerdem seien ii) die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im ersten Quartal 2024 a) niedriger als zu Beginn des Untersuchungszeitraums gewesen und b) genauso hoch wie im Untersuchungszeitraum (– 10,8 %), obwohl der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren im ersten Quartal 2024 höher gewesen sei als zu Beginn des Untersuchungszeitraums (+ 2,3 Prozentpunkte) und im Untersuchungszeitraum insgesamt (+ 3,1 Prozentpunkte). Die gemeinsam mit den Daten für den Untersuchungszeitraum betrachteten Daten für die Zeit nach dem UZ würden somit die Feststellung der Kommission widerlegen, dass die Behinderung des Übergangs des Wirtschaftszweigs der Union von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV und die Verschlechterung der Rentabilität ihren Anfang im Untersuchungszeitraum genommen hätten, als die höchsten Mengen der Einfuhren aus der VR China und der größte Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union zu beobachten gewesen seien. Darüber hinaus würden die Daten für die Zeit nach dem UZ darauf hindeuten, dass die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im dritten Quartal 2023 Fehlentwicklungen gewesen seien und vermutlich von spezifischen Kostenfaktoren bei bestimmten in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern beeinflusst worden seien, wobei die Kommission dies nicht untersucht habe. Ferner habe der Wirtschaftszweig der Union die Verluste nach dem Höchststand im dritten Quartal 2023 offensichtlich erfolgreich verringert.

(977) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Erstens gingen die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum vierten Quartal 2023 zwar tatsächlich zurück (auf – 10,8 % gegenüber – 13,1 %), jedoch lag die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2023, wie in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung erläutert, unter der durchschnittlichen Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum, die – 10,8 % betrug, wie aus Tabelle 10 der vorläufigen Verordnung hervorgeht. Darüber hinaus lag die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2023 und im ersten Quartal 2024 — obwohl im Vergleich zum letzten Quartal 2023 eine Verbesserung verzeichnet wurde — deutlich unter der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im letzten Quartal 2022 bzw. im ersten Quartal 2023. Es sei darauf hingewiesen, dass, wie in Erwägungsgrund 945 der vorliegenden Verordnung erläutert, auf der Grundlage der vierteljährlichen Daten festgestellt wurde, dass die Daten für den sichtbaren und den tatsächlichen Verbrauch offenbar ein besonderes Muster aufwiesen, das in den jeweiligen Quartalen im UZ und nach dem UZ konsistent ist (die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union verbessert sich allgemein im ersten Quartal des Jahres gegenüber dem letzten Quartal des Vorjahres).

(978) Was zweitens die Korrelation zwischen den finanziellen Verlusten des Wirtschaftszweigs der Union und dem Marktanteil der Einfuhren aus der VR China betrifft, so besteht, wie in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung erläutert, ein Abstand von sechs Monaten zwischen dem Tag der Bestellung des BEV und der Lieferung des BEV, weshalb die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union nach dem UZ entgegen der von der chinesischen Regierung in Erwägungsgrund 976 der vorliegenden Verordnung vorgebrachten Korrelation mit dem Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im zweiten und dritten Quartal 2023 korrelierten (d. h. die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union gingen im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum vierten Quartal 2023 von – 13,1 % auf – 10,8 % zurück, als der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs vom zweiten Quartal auf das dritte Quartal 2023 von 22,1 % auf 22,0 % zurückging).

(979) Drittens waren die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im dritten Quartal 2023 keine Abweichung, wie von der chinesischen Regierung angedeutet. Diese erheblichen Verluste korrelierten mit dem Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im ersten Quartal 2023, der sehr hoch war (24,5 % auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs). Entgegen dem Vorbringen der chinesischen Regierung untersuchte und überprüfte die Kommission diese Daten, da sie aus den Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller stammten, und wie in Erwägungsgrund 80 der vorläufigen Verordnung erläutert, führte die Kommission Kontrollbesuche bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern durch. Darüber hinaus gingen die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union im vierten Quartal 2023 von – 20,5 % im dritten Quartal 2023 auf – 13,1 % zurück, da auch der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs von 24,5 % im ersten Quartal 2023 auf 22,1 % im zweiten Quartal 2023 zurückging.

(980) Darüber hinaus brachte die chinesische Regierung vor, dass die Daten des Wirtschaftszweigs der Union zur Kosten-Preis-Rentabilität im ersten Quartal 2024 die von der chinesischen Regierung wiederholten Punkte bestätigten, dass i) ein Schlüsselfaktor, der sich negativ auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union auswirkt, die hohen Herstellkosten (insbesondere die hohen variablen Kosten und Arbeitskosten) seien und ii) die Auswirkungen dieses Faktors auf den Wirtschaftszweig der Union von der Kommission unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Schadensursache nicht ordnungsgemäß bewertet worden seien. Die chinesische Regierung erklärte, dass die Daten nach dem UZ, wie auch die Daten des Untersuchungszeitraums, zeigten, dass die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union mit seinen Herstellkosten korrelierten und schwankten. Im vierten Quartal 2023 gingen die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union trotz der Veränderungen seines Marktanteils erheblich zurück, da die Herstellkosten um 17 % sanken. Ebenso verringerten sich die Verluste im ersten Quartal 2024 weiter, da die Kosten weiter zurückgingen.

(981) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. In Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass die durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union pro Stück im Bezugszeitraum um 24 % gestiegen sind und dass diese Entwicklung auch durch Änderungen im hergestellten Modell-Mix beeinflusst wurde. Darüber hinaus waren die Stückkosten auch auf den Anstieg der Kosten für Komponenten zurückzuführen, insbesondere für Batterien wegen steigender Kosten für Rohstoffe wie Kobalt, Nickel und Lithium. Die Kosten für andere Komponenten stiegen ebenfalls, insbesondere für diejenigen, die von der Energiekrise betroffen waren, wie Stahl und andere Metalle. Ein Faktor, der die Stückkosten sinken ließ, war der Anstieg der Produktions- und Verkaufsmengen, wie aus den Tabellen 4 und 5 der vorläufigen Verordnung hervorgeht, da die Unionshersteller in der Lage waren, die Fixkosten auf größere Mengen an BEV zu verteilen. Die Kommission stellte fest, dass es sich bei dem Wirtschaftszweig für BEV um einen kapitalintensiven Wirtschaftszweig mit hohen Fixkosten handelt und daher eine hohe Produktionsmenge zu einem Rückgang der Herstellstückkosten führt. Darüber hinaus gingen die Herstellkosten im vierten Quartal 2023 und im ersten Quartal 2024 zurück, also im selben Zeitraum, in dem auch der Marktanteil des chinesischen Einfuhrmarktanteils zurückging. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(982) Zudem brachte die chinesische Regierung vor, dass die Daten des Wirtschaftszweigs der Union nach dem UZ auch die Theorie der Kommission infrage stellten, wonach der Übergang und die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union nur von dessen Fähigkeit abhängen, seinen Absatz zu steigern, um Größenvorteile zu erzielen und Kosten zu senken, und dass dies durch die chinesischen BEV-Einfuhren gefährdet werde. Sowohl in den Quartalen nach dem UZ als auch im ersten Quartal 2023 sei die (verlustbringende) Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Zusammenhang mit der schwankenden Nachfrage und den schwankenden Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union in der Union eingetreten.

(983) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union wurden durch den Anstieg des Marktanteils der Verkäufe chinesischer BEV beeinflusst. Die Nachfrage nach BEV wirkte sich sowohl auf die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union als auch auf die Verkäufe chinesischer BEV aus. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

4.5.5. *Schlussfolgerung zur Lage des Wirtschaftszweigs*

(984) Nach der vorläufigen Unterrichtung stimmte Unternehmen 24 der Einschätzung der Kommission in Erwägungsgrund 1037 der vorläufigen Verordnung zu, dass die lange und umfassende Erfahrung bei der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nicht automatisch auf BEV übertragen werden könne.

(985) Darüber hinaus brachte Unternehmen 24 vor, dass die Schlussfolgerung der Kommission, der Wirtschaftszweig der Union befände sich in einer prekären Lage, falsch sei, i) wenn man die positive Entwicklung der Schadensindikatoren betrachte, ii) da die Kommission die Entwicklung der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union falsch bewertet habe, da die Verbesserung der Rentabilität in den Jahren 2020 und 2022 erheblich gewesen sei und dies geschehen sei, als die Einfuhren aus der VR China gestiegen waren, iii) die Lage des Wirtschaftszweigs der Union sich weiter verbessern würde, wenn die Verkäufe und die Effizienz zunähmen, iv) in der vorläufigen Verordnung nicht darauf hingewiesen worden sei, dass sich diese Situation verschlimmern würde, v) unter der Berücksichtigung, dass der Wirtschaftszweig der Union kapitalintensiv und auf einem Markt tätig sei, der am Anfang des Übergangs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV stehe, vi) selbst ohne die Einfuhren aus der VR China nicht rentabel gewesen wäre, und verwies in diesem Zusammenhang auf einen Presseartikel, aus dem hervorging, dass das Unternehmen Ford in den USA Verluste machte, obwohl es in den USA keine Einfuhren von BEV aus der VR China gab, vii) der Marktanteil der Unionshersteller am Ende des Untersuchungszeitraums zwischen 60 % und 65 % auf der Grundlage des Verbrauchs und 90 % auf der Grundlage der Zulassungen gelegen habe, wie in Tabelle 5 der vorläufigen Verordnung angegeben, viii) laut Tabelle 2a und 2b der vorläufigen Verordnung die chinesischen Hersteller einen begrenzten Marktanteil von 3-5 % gehalten hätten.

(986) In Bezug auf die Ziffern i und ii gelangte die Kommission nicht auf der Grundlage dieser Daten zu dem Schluss, dass sich der Wirtschaftszweig der Union in einer prekären Lage befindet. So erläuterte die Kommission in den Erwägungsgründen 1100 bis 1102 der vorläufigen Verordnung, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union gegen Ende des Bezugszeitraums und insbesondere im Untersuchungszeitraum prekärer wurde, als die höchsten Mengen der Einfuhren aus der VR China und der größte Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union zu beobachten waren. Trotz der sich verbessernden Entwicklungen bei einigen Indikatoren im Bezugszeitraum waren die meisten Finanzindikatoren immer noch negativ und verschlechterten sich sogar im Untersuchungszeitraum, darunter Rentabilität, Kapitalrendite und Cashflow, während die Marktanteile im gesamten Bezugszeitraum kontinuierlich zurückgingen und am Ende des Untersuchungszeitraums ihr niedrigstes Niveau erreichten. Was die Ziffer iii betrifft, so begann sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union bereits im Untersuchungszeitraum zu verschlechtern. In Bezug auf Ziffer iv hat die Analyse in Abschnitt 5 gezeigt, dass sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union verschlechtern wird, da die subventionierten Einfuhren aus der VR China zu Unterbietungspreisen in absehbarer Zukunft zunehmen werden. In Bezug auf Ziffer v ist festzustellen, dass es, da der Wirtschaftszweig der Union kapitalintensiv ist, von entscheidender Bedeutung ist, dass der Wirtschaftszweig der Union in der Lage ist, seine Größenvorteile durch Aufrechterhaltung ausreichender Verkaufsmengen und Marktanteile aufrechtzuerhalten, damit er seine Kosten decken und eine ausreichende Rentabilität für die notwendigen Investitionen erzielen kann. Was Ziffer vi betrifft, so hat sich die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum nicht verschlechtert, selbst wenn der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum ohne die subventionierten Einfuhren aus der VR China zu Unterbietungspreisen nicht rentabel wurde. Schließlich sind die Ziffern vii und viii sachlich falsch. Entgegen dem Vorbringen von Unternehmen 24 ging gemäß Tabelle 5 der vorläufigen Verordnung der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs im Bezugszeitraum von 68,9 % auf 59,9 % und auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs (Zulassungen) von 70,4 % auf 65,0 % im selben Zeitraum zurück. Darüber hinaus stieg der Marktanteil der chinesischen ausführenden Hersteller laut den Tabellen 2a und 2b der vorläufigen Verordnung im Bezugszeitraum von 3,9 % auf 25,0 % bzw. von 3,5 % auf 22,8 %. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(987) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte der CAAM vor, dass die Datenmenge (Einfuhren, Verkaufsmenge, Marktanteile) aus statistischer Sicht unzureichend sei und die Trends nicht deutlich seien. Daher seien die Behauptungen der Schädigung, der drohenden Schädigung und der Schadensursache nicht haltbar. Der CAAM argumentierte ferner, dass sich die Union in einer Übergangsphase befinde, wobei die Meinungen der Mitgliedstaaten über das Tempo dieses Übergangs auseinandergingen. Infolgedessen seien die Übergangsbemühungen unbeständig und sprunghaft, was zu einer instabilen und unvollständigen Versorgung geführt habe. Die Einfuhren dienten somit als vorübergehende Ergänzung. Es sei unwahrscheinlich, dass solche zusätzlichen Einfuhren ein anhaltendes Wachstum belegten.

(988) Dieses Vorbringen war sehr allgemein und unbegründet. Darüber hinaus befasste sich die Kommission mit der Menge der Einfuhren aus China und ihrem Marktanteil in den Tabellen 2a und 2b der vorläufigen Verordnung sowie in den Tabellen 7a und 7b der vorliegenden Verordnung, den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union und seinem Marktanteil in Tabelle 5 der vorläufigen Verordnung sowie Tabelle 9 der vorliegenden Verordnung und den Einfuhren aus allen anderen Drittländern in Tabelle 17 der vorläufigen Verordnung und den Tabellen 17a und 17b der vorliegenden Verordnung. Die Entwicklung dieser Daten wurde im Bezugszeitraum bewertet. Diese Entwicklungen wurden für recht eindeutig befunden, wie in den Erwägungsgründen 1012 bis 1017, 1063 und 1064, 1178 bis 1181 der vorläufigen Verordnung und den Erwägungsgründen 947 bis 953, 958 bis 959, 1179 bis 1199 der vorliegenden Verordnung erläutert wird. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(989) Wie in Abschnitt 4.5.4 der vorläufigen Verordnung festgestellt, kam die Kommission endgültig zu dem Schluss, dass sich die Einfuhren aus der VR China negativ auf den Wirtschaftszweig der Union auswirkten, insbesondere am Ende des Untersuchungszeitraums.

(990) Die Kommission führte daher im Anschluss eine Analyse einer drohenden bedeutenden Schädigung nach Artikel 8 Absatz 8 der Grundverordnung durch.

5. DROHENDE SCHÄDIGUNG

5.1. Einleitung

(991) Wie in Erwägungsgrund 939 der vorliegenden Verordnung erläutert, setzte die Kommission nach der Einführung der vorläufigen Maßnahmen ihre prospektive Analyse fort, indem sie Daten aus dem vierten Quartal 2023 und dem ersten Quartal 2024 sammelte, insbesondere zur Rentabilität der Unionshersteller, zu den Verkaufspreisen und Herstellkosten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Vergleich zu den Einfuhren aus der VR China. Anschließend analysierte die Kommission, ob diese zusätzlichen Daten die auf den Daten aus dem Untersuchungszeitraum basierenden Feststellungen bestätigen oder entkräften würden.

(992) In Abschnitt 5.3 befasst sich die Kommission mit sämtlichen Stellungnahmen, die nach der Einführung vorläufiger Ausgleichsmaßnahmen eingingen und nach den Überprüfungen und der zusätzlichen Analyse, die im Verlauf der endgültigen Sachaufklärung durchgeführt wurden, noch relevant waren.

5.2. Endgültige Bewertung

5.2.1. *Aktualisierung der Daten über die Einfuhren aus der VR China nach dem Untersuchungszeitraum*

(993) Wie im Falle des sichtbaren Verbrauchs, der Einfuhren aus der VR China nach der zollamtlichen Erfassung und ihres Marktanteils, wie in den Erwägungsgründen 710 und 722 der vorliegenden Verordnung erläutert, korrigierte die Kommission die Daten für die Aufschlüsselung des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China gemäß den Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung (insgesamt und vierteljährlich) und nutzte dabei als Quelle die EUA und nicht S&P Global Mobility.

Tabelle 11

Aufschlüsselung des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China

	Untersuchungszeitraum
Marktanteil der Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, die auf die BEV-Herstellung umsteigen	5,5 %
Tesla	9,8 %

	Untersuchungszeitraum
Marktanteil aller anderen Einfuhren aus der VR China	7,3 %

Quelle: EUA.

(994) Die Einfuhren aus der VR China entwickelten sich im Untersuchungszeitraum auf Quartalsbasis nach Daten der EUA wie in der nachstehender Tabelle dargestellt.

Tabelle 12

Aufschlüsselung des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China auf Quartalsbasis

	4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023
Marktanteil der Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, die auf die BEV-Herstellung umsteigen	5,5 %	5,5 %	4,7 %	6,3 %
Tesla	10,9 %	12,5 %	9,1 %	7,0 %
Marktanteil aller anderen Einfuhren aus der VR China	6,8 %	5,7 %	7,9 %	8,5 %

Quelle: EUA.

(995) Wie im Falle des sichtbaren Verbrauchs, der Einfuhren aus der VR China nach der zollamtlichen Erfassung und ihres Marktanteils gab es eine geringfügige Differenz bei den Daten der Aufschlüsselung der Einfuhren aus der VR China bei Verwendung von S&P Global Mobility (vgl. Tabelle 12b der vorläufigen Verordnung) und der EUA als Quelle.

(996) Die Kommission analysierte auch die Aufschlüsselung der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage der Zulassungen für die drei Quartale nach dem UZ, wie aus Tabelle 13 hervorgeht.

Tabelle 13

Aufschlüsselung des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China auf Quartalsbasis nach dem UZ

	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
Marktanteil der Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, die auf die BEV-Herstellung umsteigen	6,2 %	[3,9 % bis 5,1 %] (*)	[2,9 % bis 4,2 %]
Tesla	10,6 %	[8,7 % bis 10,0 %]	[8,0 % bis 9,5 %]
Marktanteil aller anderen Einfuhren aus der VR China	8,6 %	10,4 %	14,1 %

Quelle: EUA und S&P Global Mobility.

(*) Die Daten für das erste und zweite Quartal 2024 sind nicht öffentlich verfügbar. Um die Vertraulichkeit der Daten für Tesla zu wahren, musste die Kommission daher die entsprechenden Daten für Tesla und für die Einfuhren chinesischer ausführender Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, die auf die BEV-Herstellung umsteigen, auch in Spannen melden, da die Tesla-Daten andernfalls durch Abzug berechnet werden könnten.

(997) Aus Tabelle 13 geht hervor, dass der Marktanteil aller anderen Einfuhren aus der VR China im zweiten Quartal 2024 erheblich gestiegen ist und 14,1 % erreichte. Dies war auf die Einfuhren der Marken Volvo und Polestar aus der Geely-Gruppe sowie auf einen Anstieg des Marktanteils von BYD und SAIC zurückzuführen.

(998) Aus Tabelle 13 geht auch hervor, dass der Marktanteil der Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller, die mit Erstausrüstern von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union verbunden sind, die auf die BEV-Herstellung umsteigen, nach dem UZ zurückging, während der Marktanteil der Einfuhren aller anderen chinesischen ausführenden Hersteller erheblich zunahm. Dies bestätigt die Schlussfolgerung der Kommission in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung, dass der Anstieg der Marktanteile der Einfuhren aus der VR China in absehbarer Zeit hauptsächlich von chinesischen Marken ausgehen wird.

(999) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass, da die Kommission die Unternehmen, die BEV in der Union herstellten, unabhängig von Marken oder Erstausrüstern in den Wirtschaftszweig der Union eingeschlossen habe, die BEV-Produktion und Unternehmen von Volvo ebenfalls in der BEV-Produktion der Union und den Unionsherstellern enthalten seien und dass daher Einfuhren von Volvo in die Einfuhren der BEV-Hersteller aus der Union hätten einbezogen werden müssen. Darüber hinaus könnten die Einfuhren von BEV japanischer Marken mit Ursprung in der VR China, die im Untersuchungszeitraum und danach in der Union tätig gewesen seien, entgegen dem Vorgehen der Kommission nicht als Einfuhren von BEV chinesischer Marken einbezogen werden.

(1000) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Wie bei der ehemaligen europäischen Marke MG (derzeit im Eigentum der chinesischen SAIC Group) sind Polestar und die Marke Volvo im Eigentum der chinesischen Geely Group. Die europäischen Marken, die in China hergestellt werden und nicht als chinesische Marken gelten, wie Dacia Spring, BMW X2, Mini, Cupra, gehören Renault, BMW und Volkswagen, während die Marke Smart zu je 50 % im Eigentum von Mercedes Benz und Geely steht. Was den chinesischen Ursprung von BEV japanischer Marken betrifft (obwohl die CCCME und die chinesische Regierung nicht angegeben haben, welche Marken dies waren), so wurden diese Einfuhren entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung nicht als BEV chinesischer Marken betrachtet.

(1001) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Behauptung, der Marktanteil der chinesischen BEV-Einfuhren sei nach dem UZ und insbesondere im zweiten Quartal 2024 gestiegen, nicht objektiv sei, da dies vorübergehend und im Zusammenhang mit der damals bevorstehenden Einführung von Ausgleichsmaßnahmen zu sehen sei, wie die Europäische Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe der Europäischen Kommission hervorgehoben habe, die Folgendes feststellte: „Der BEV-Markt im Juni war von mehreren einflussreichen Faktoren geprägt. Insbesondere reagierte der Markt auf die bevorstehenden Änderungen der Einfuhrzölle für BEV „Made-in-China“, die zu einem kurzen, drastischen Anstieg der Verkäufe führten. Bei Modellen wie MG4 und Volvo EX30 wurden nie da gewesene Zulassungszahlen festgestellt, da die Verbraucher vor der Anhebung der Zölle schnell handelten, um sich Fahrzeuge zu sichern.“ ([140])

(1002) Die Tatsache, dass der Marktanteil der Einfuhren von BEV chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 gestiegen ist, ist keine Behauptung, sondern eine Tatsache. Darüber hinaus zeigten die von der Europäischen Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe angeführten Gründe für den Anstieg des Marktanteils chinesischer BEV tatsächlich, dass der Marktanteil der chinesischen BEV ohne die Einführung von Ausgleichszöllen weiter steigen wird. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1003) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Aussage der Kommission, dass die Eigenimporte der Erstausrüster der Union nach dem UZ zurückgegangen seien, nicht auf einer objektiven Bewertung im vierten Quartal 2023 beruhe, da der Marktanteil ihrer Eigenimporte gestiegen sei und 6,2 % betragen habe, was genauso hoch gewesen sei wie im dritten Quartal 2024 und tatsächlich über dem durchschnittlichen Marktanteil der Eigenimporte dieser Unionshersteller von 5,5 % im Untersuchungszeitraum gelegen habe.

(1004) Abgesehen davon, dass diese Behauptung einen Schreibfehler enthielt, war sie auch teilweise sachlich falsch und inhaltlich unbegründet. Erstens war die Kommission der Auffassung, dass die CCCME in ihrem Vorbringen auf den Marktanteil im dritten Quartal 2023 und nicht im Jahr 2024 Bezug genommen hatte, da das dritte Quartal 2024 nicht Gegenstand der Untersuchung war. Zweitens betrug der Marktanteil der aus China eingeführten BEV der Erstausrüster der Union im dritten Quartal 2023 nicht 6,2 %, sondern tatsächlich 6,3 % (siehe Tabelle 12 der vorliegenden Verordnung). Allerdings lag der Marktanteil der BEV-Einfuhren der Erstausrüster der Union aus China im vierten Quartal 2023 tatsächlich bei 6,2 % und damit über dem durchschnittlichen Marktanteil im Untersuchungszeitraum von 5,5 %. Die CCCME ignorierte jedoch in ihrem Vorbringen, dass der Marktanteil der Einfuhren chinesischer BEV der Erstausrüster der Union im ersten und zweiten Quartal 2024 kontinuierlich unter den Marktanteil des Untersuchungszeitraums gesunken ist. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

([140]) Europäische Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe der Europäischen Kommission, „Europe EV Sales Analysis: Key Insights on June 2024 Registrations“, 14. August 2024, abrufbar unter 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) Die CCCME und die chinesische Regierung wiesen ferner darauf hin, dass die Kommission bei der Berücksichtigung des leichten Rückgangs beim Marktanteil der Eigenimporte der Erstausrüster der Union im ersten Quartal 2024 und im zweiten Quartal 2024 (im Vergleich zum Durchschnitt von 5,5 % während der Untersuchung) nicht berücksichtigt habe, dass dieser Rückgang der Marktanteile „möglicherweise vorübergehend" gewesen sei, und führten in diesem Zusammenhang mehrere Gründe an.

(1006) Die Kommission wies auf den Widerspruch zwischen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung in Erwägungsgrund 1003 der vorliegenden Verordnung hin, in dem die CCCME und die chinesische Regierung der Kommission vorwarfen, sie sei bei ihrer Bewertung, ob der Marktanteil chinesischer BEV der Erstausrüster der Union nach dem UZ zurückgegangen sei, nicht objektiv gewesen, und verwies auf die Bestätigung der CCCME und der chinesischen Regierung in ihrem Vorbringen in Erwägungsgrund 1005 der vorliegenden Verordnung, dass der Marktanteil chinesischer BEV der Erstausrüster der Union nach dem UZ tatsächlich zurückgegangen sei. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass selbst die CCCME nicht sicher war, was sie behauptete, da sie vorbrachte, der Rückgang des Marktanteils sei „möglicherweise vorübergehend" gewesen. Dies zeigte somit, dass sich die CCCME bewusst war, dass sie spekulierte, dass der Rückgang des Marktanteils vorübergehend war. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1007) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass der Marktanteil von Tesla an Eigenimporten im vierten Quartal 2023 und im ersten und zweiten Quartal 2024 im gleichen Bereich gelegen habe wie der durchschnittliche Marktanteil seiner Eigenimporte im Untersuchungszeitraum, und dass kein tatsächlicher Rückgang nachgewiesen worden sei. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass die Einfuhren von Tesla in der Vergangenheit höher gewesen seien und in Anbetracht der Tatsache, dass deren Eigenimporte einem niedrigeren Zollsatz von 9 % unterliegen würden, durchaus steigen könnten.

(1008) Wie aus Tabelle 11 der vorliegenden Verordnung hervorgeht, betrug der Marktanteil der Einfuhren von Tesla aus der VR China im Untersuchungszeitraum 9,8 %; die Marktanteile im ersten und zweiten Quartal 2024 lagen jedoch unter dem durchschnittlichen Marktanteil im Untersuchungszeitraum. Wie in Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung dargelegt, konnte die Kommission die genauen Marktanteile der Einfuhren von Tesla aus China nicht offenlegen, da diese Informationen urheberrechtlich geschützt waren. Darüber hinaus war es unerheblich, dass die Einfuhren von Tesla aus China in Zukunft steigen könnten, da der unternehmensspezifische Zollsatz niedriger war als der der anderen chinesischen Ausführer, da die Bewertung der künftigen Erhöhung des Marktanteils ohne Zölle vorzunehmen ist. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1009) Schließlich brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission nicht auf die in den Stellungnahmen zur vorläufigen Verordnung vorgelegten Beweise reagiert habe, wonach außer MG kein anderes chinesisches BEV mit den Unionsherstellern von BEV im Wettbewerb stehe und die Unionshersteller den BEV-Markt der Union dominierten. Zur Untermauerung dieses Vorbringens verwies die CCCME auf die BEV-Marktdaten vom Juni 2024, die von der Europäischen Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe der Kommission veröffentlicht wurden und angeblich Folgendes bestätigten: i) Die Unionshersteller hätten keine Marktanteile verloren und ii) MG sei das einzige chinesische BEV, das mit den Unionsherstellern im Wettbewerb stehe. ([141]) Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass dieselben Schlussfolgerungen durch den Bericht „PwC — Strategy & Q2 2024" bestätigt worden seien ([142]).

(1010) Dieses Vorbringen ist unbegründet, da die zur Stützung des Vorbringens herangezogenen Beweise nicht relevant sind. Im Anschluss stellte die Kommission fest, dass die von der Europäischen Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe der Kommission veröffentlichten Marktdaten sich weder mit dem Wettbewerb zwischen in der Union hergestellten und chinesischen BEV noch mit der Entwicklung des Marktanteils der Unionshersteller von BEV im Vergleich zum Marktanteil chinesischer BEV befassten. Darüber hinaus war, wie in Erwägungsgrund 1009 der vorliegenden Verordnung dargelegt, nicht klar, warum die CCCME behauptete, dass der Bericht „PwC — Strategy & Q2 2024" auf Seite 6 eine solche Schlussfolgerung ziehe. In der Tat zeigt Seite 6 dieses Berichts die „Topselling BEVs in H1 2024 (Ranking Change H1 2024 vs. Q1 2024)" in Europa, China und den USA. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

([141]) Europäische Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe der Europäischen Kommission, „Europe EV Sales Analysis: Key Insights on June 2024 Registrations", 14. August 2024, abrufbar unter 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.

([142]) PwC — Strategy & „Electric Vehicles Sales Review Q2 2024", Juli 2024, abrufbar unter https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2024-q2.html, Seite 6.

5.2.2. *Sonstige Elemente: Rentabilität und andere Wirtschaftsindikatoren*

(1011) Wie in den Erwägungsgründen 1088, 1101 und 1102 der vorläufigen Verordnung erläutert, begann sich die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum, in dem die Einfuhren aus China am höchsten waren, zu verschlechtern.

(1012) Die zusätzlichen Informationen, die für die Daten aus der Zeit nach dem UZ eingeholt wurden, ergaben, dass sich die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union weiter verschlechterte (vgl. Erwägungsgrund 961), während der Marktanteil weiter zurückging (vgl. Erwägungsgrund 959), während der Marktanteil der chinesischen Marken nach dem UZ weiter zunahm und im zweiten Quartal 2024 bei 14,1 % lag, wie aus Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung hervorgeht.

5.3. **Stellungnahmen der interessierten Parteien nach den vorläufigen Maßnahmen**

(1013) Stellungnahmen zur drohenden Schädigung gingen von der CCCME, der chinesischen Regierung, der Geely Group, NIO, dem Unternehmen 18 und dem VDA ein.

5.3.1. *Art der betreffenden Subventionen und ihre voraussichtlichen Auswirkungen auf den Handel*

(1014) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Erklärung der Kommission, wonach die chinesischen BEV-Einfuhren von Subventionen profitieren würden, auf einer mit der WTO unvereinbaren Feststellung beruhe und diese Bewertung daher allen Feststellungen zu den Auswirkungen auf den Handel, die sich aus der vorgeblichen Subventionierung ergeben könnten, ihre Substanz nehme.

(1015) Die Kommission stellte fest, dass die CCCME ihr Vorbringen, dass die Feststellungen der Kommission zur Subventionierung in der vorläufigen Verordnung nicht mit den WTO-Vorschriften vereinbar seien, nicht näher erläutert habe. Die Stellungnahmen der chinesischen Regierung zur Ermittlung der Subventionierung wurden in Abschnitt 3 behandelt. Daher wurde das Vorbringen als unbegründet zurückgewiesen.

(1016) Die CCCME und die chinesische Regierung wiederholten auch einige ihrer Stellungnahmen zur Preisunterbietung und Verhinderung von Preiserhöhungen, die in den Erwägungsgründen 765 bis 811 der vorliegenden Verordnung zusammengefasst und ausführlich behandelt wurden. Die CCCME und die chinesische Regierung legten diesbezüglich keine neuen Beweise vor, daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(1017) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1106 bis 1110 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

5.3.2. *Erhebliche Steigerungsrate bei den subventionierten Einfuhren auf dem Markt der Union als Indiz für einen voraussichtlichen erheblichen Einfuhranstieg*

(1018) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Bewertung der drohenden Schädigung durch die Kommission auf widersprüchlichen Daten beruhe und es an Parallelität fehle, da einerseits bei der Bewertung der Mengen- und Preisauswirkungen der chinesischen BEV-Einfuhren alle chinesischen BEV-Einfuhren berücksichtigt worden seien, andererseits aber die Bewertung der drohenden Schädigung nur auf den BEV-Einfuhren von in chinesischem Eigentum befindlichen Unternehmen/BEV-Einfuhren chinesischer Marken beruhe, wie in den Erwägungsgründen 1125 bis 1128, 1157 bis 1159 und 1213 der vorläufigen Verordnung bestätigt. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1019) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. In Erwägungsgrund 1131 der vorläufigen Verordnung stellte die Kommission als Reaktion auf ein ähnliches Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung, wie in Erwägungsgrund 1130 der vorläufigen Verordnung dargelegt, fest, dass alle subventionierten Einfuhren von BEV mit Ursprung in China Gegenstand der derzeitigen Untersuchung sind, unabhängig davon, in wessen Besitz sich ein bestimmtes Unternehmen befindet. Nur weil die Kommission in einigen Erwägungsgründen der vorläufigen Verordnung verschiedene Aspekte der BEV-Einfuhren von in chinesischem Eigentum befindlichen Unternehmen oder BEV-Einfuhren chinesischer Marken erläuterte, bedeutet dies nicht, dass die Bewertung der drohenden Schädigung nur auf den BEV-Einfuhren von in chinesischem Eigentum befindlichen Unternehmen oder BEV-Einfuhren chinesischer Marken beruhte. Die Kommission prüfte die Einfuhren chinesischer Marken, um ihre Feststellungen zum wahrscheinlichen Anstieg der subventionierten Einfuhren auf dem Unionsmarkt angesichts der Art der fraglichen Subventionierung weiter zu bestätigen. In anderen Erwägungsgründen der vorläufigen Verordnung, z. B. in den Erwägungsgründen 1136 und 1137, erläuterte die Kommission Elemente der künftigen Einfuhren von BEV des Wirtschaftszweigs der Union. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1020) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die unbestreitbare Tatsache bleibe, dass die Stichprobe der chinesischen ausführenden Hersteller nur aus Herstellern chinesischer BEV-Marken bestehe, was bedeute, dass die Analyse der Preisauswirkungen nur auf der Grundlage der Einfuhren von BEV chinesischer Marken vorgenommen worden sei.

(1021) Diese Behauptung ist sachlich falsch. Geely, einer der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, führte im Untersuchungszeitraum auch die Marke Smart aus, bei der es sich nicht um eine chinesische Marke handelt. Wie in Erwägungsgrund 793 der vorliegenden Verordnung für die Analyse der Preisauswirkungen erläutert, führte die Kommission zwei verschiedene Analysen durch, nämlich i) die Preisunterbietung auf der Grundlage der Einfuhren von BEV von den drei in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern im Untersuchungszeitraum und ii) die Verhinderung von Preiserhöhungen für den gesamten Bezugszeitraum, die alle Einfuhren chinesischer BEV umfassten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1022) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Menge der Einfuhren von BEV chinesischer Marken effektiv nur zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum gestiegen sei und dass der Anstieg der Einfuhren in einem einzigen Jahr des Bezugszeitraums weder ausreichend noch eine repräsentative Grundlage sei, um Schlussfolgerungen über den künftigen erheblichen Anstieg der Einfuhren zu ziehen, wie es die Kommission für die Bewertung der drohenden Schädigung getan habe.

(1023) Auch diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Die Kommission kam in der vorläufigen Verordnung nicht zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China aufgrund des Anstiegs der Menge chinesischer Marken zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum stiegen. Vielmehr kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China stiegen, nachdem mehrere Kennzahlen geprüft worden waren, die auf die Wahrscheinlichkeit eines weiteren erheblichen Anstiegs der Einfuhren (vgl. Erwägungsgründe 1113 bis 1118 der vorläufigen Verordnung), die Attraktivität des Wirtschaftszweigs der Union (vgl. Erwägungsgründe 1119 bis 1129 der vorläufigen Verordnung) und die wahrscheinliche Entwicklung der Marktanteile der chinesischen Einfuhren auf dem Unionsmarkt (vgl. Erwägungsgründe 1130 bis 1137 der vorläufigen Verordnung) hindeuten. Darüber hinaus kam die Kommission in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass es wahrscheinlich ist, dass es in absehbarer Zukunft zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich chinesischer Marken kommen wird, indem sie die große Zahl der Ankündigungen der chinesischen ausführenden Hersteller für die Markteinführung neuer BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt bewertete, wie in den Erwägungsgründen 1126 und 1127 der vorläufigen Verordnung erläutert, während die Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union, die auf die BEV-Herstellung umsteigen, keine größeren Pläne zur BEV-Einfuhr aus China ankündigten und die meisten von ihnen ein BEV-Modell oder eine BEV-Marke aus China in gegenüber ihrer Produktion in der Union deutlich geringeren Mengen einführten. Darüber hinaus sind die in den Erwägungsgründen 1157 bis 1159 der vorläufigen Verordnung festgestellten BEV-Bestände in der Union ein relevanter Indikator für den künftigen Druck, den die chinesischen BEV auf den Wirtschaftszweig der Union ausüben, da diese Mengen eindeutig hauptsächlich für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bestimmt sind. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

Steigerungsrate der Einfuhren aus China und deren Marktanteil

(1024) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission die Steigerungsrate der Einfuhren falsch auf der Grundlage der Zolldaten der Mitgliedstaaten und nicht anhand der Zulassungen bewertet habe, die einen geringeren Anstieg der Einfuhrmengen zeigen würden. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1025) Die CCCME und die chinesische Regierung erläuterten nicht, warum der Anstieg der Einfuhren auf der Grundlage der Zulassungen und nicht anhand der tatsächlichen Einfuhren bewertet werden sollte. Es sei daran erinnert, dass sich die Zulassungen nur auf die Einfuhren von BEV beziehen, die verkauft und zugelassen wurden; die nicht verkauften Einfuhren sind nicht in den Zulassungsdaten erfasst. Darüber hinaus ist der Prüfungsmaßstab nach Artikel 8 Absatz 8 Buchstabe b der Grundverordnung die „Steigerungsrate der Einfuhren“ und nicht der Einfuhren, die auf dem Unionsmarkt weiterverkauft wurden. Dennoch stiegen die Gesamteinfuhren von BEV aus der VR China, die zugelassen wurden, im Bezugszeitraum ebenfalls, wie aus Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung hervorgeht, sowohl im Hinblick auf die Menge als auch auf die Marktanteile. Der mengenmäßige Anstieg und der Marktanteil der Gesamteinfuhren sowie die Gesamteinfuhren, die zugelassen wurden (vgl. Tabellen 2a und 2b der vorläufigen Verordnung), waren ähnlich. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1026) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission den Anstieg der Menge und des Marktanteils der Einfuhren von BEV chinesischer Marken nicht getrennt analysiert habe und dass die Kommission die Eigenimporte und die BEV-Einfuhren chinesischer Marken bei der Analyse der Mengen- und Preiseffekte miteinander vermischt habe, um ein Argument für gestiegene

Einfuhrmengen und Marktanteile der BEV-Einfuhren aus der VR China zu finden, da i) die Einfuhren von BEV chinesischer Marken im Bezugszeitraum deutlich unter den Eigenimporten des Wirtschaftszweigs der Union gelegen hätten, ii) der absolute Marktanteil und die Steigerungsrate des Marktanteils der Einfuhren von BEV chinesischer Marken deutlich niedriger als die Eigenimporte der BEV-Hersteller der Union gewesen seien und iii) die Gesamteinfuhren aus den Drittländern im Bezugszeitraum ausnahmslos höher als die Einfuhren von BEV chinesischer Marken in die Union gewesen seien, und ihr Marktanteil doppelt so groß wie derjenige der Einfuhren von BEV chinesischer Marken im Untersuchungszeitraum gewesen sei. Der VDA brachte ferner vor, dass die Kommission die Einfuhren aus der VR China auf Ebene der einzelnen Hersteller untersuchen sollte.

(1027) Das Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung steht im Widerspruch zu ihrem Vorbringen vor der Einführung der vorläufigen Maßnahmen, wonach zur Bewertung der Menge der chinesischen BEV-Einfuhren und der Wahrscheinlichkeit, dass diese Einfuhren in Zukunft zunehmen würden, alle BEV-Einfuhren aus der VR China und insbesondere die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs für BEV der Union bewertet werden sollten, wie in Erwägungsgrund 1130 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Wie in Erwägungsgrund 1131 der vorläufigen Verordnung erläutert, waren alle subventionierten Einfuhren von BEV mit Ursprung in China Gegenstand der derzeitigen Untersuchung, unabhängig davon, in wessen Besitz sich ein bestimmtes Unternehmen befindet. Daher ist es unerheblich, ob die Einfuhren von BEV chinesischer Marken oder ihr Marktanteil unter den Eigenimporten des Wirtschaftszweigs der Union lagen oder nur zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum gestiegen sind. Darüber hinaus war nicht klar, in welchem Umfang Einfuhren aus Drittländern bei der Ermittlung der Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China bei der Bewertung der drohenden Schädigung berücksichtigt werden sollten. Daher bewertete die Kommission in den Abschnitten zur Schädigung und zur drohenden Schädigung alle Einfuhren von BEV aus der VR China. Die mutmaßlichen Auswirkungen der Einfuhren aus anderen Drittländern wurden jedoch in Erwägungsgrund 1191 der vorliegenden Verordnung analysiert, in dem die Kommission zu dem Schluss kam, dass der Marktanteil dieser Einfuhren zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum rückläufig war, während die durchschnittlichen Einfuhrpreise im gesamten Bezugszeitraum eine steigende Tendenz aufwiesen. Darüber hinaus lagen die Preise der Einfuhren aus anderen Drittländern im UZ deutlich über dem durchschnittlichen Einfuhrpreis der Einfuhren aus der VR China. Auf dieser Grundlage scheinen sie nicht zur drohenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beizutragen. Diese Schlussfolgerung wurde auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, wie in den Erwägungsgründen 1178 bis 1186 erläutert. Darüber hinaus kam die Kommission in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass es als Reaktion auf ein Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung, wie in Erwägungsgrund 1130 der vorläufigen Verordnung erläutert, in absehbarer Zukunft wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile vor allem von chinesischen Marken kommen wird; diese Schlussfolgerung wurde auf der Grundlage der Bewertung in den Erwägungsgründen 1136 und 1137 der vorläufigen Verordnung gezogen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1028) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission lediglich zu dem Schluss gekommen sei, dass der Marktanteil der chinesischen BEV-Marken in absehbarer Zukunft steigen würde und somit alle chinesischen BEV-Einfuhren zunehmen würden, die Kommission jedoch ihre eigene Feststellung des Rückgangs der Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union und ihres Marktanteils nach dem UZ außer Acht gelassen habe.

(1029) Diese Behauptung ist ebenfalls sachlich falsch. In Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung kam die Kommission zu dem Schluss, dass es in absehbarer Zukunft wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich chinesischer Marken kommen wird. Entgegen dem Vorbringen der CCCME und dem Vorbringen der chinesischen Regierung kam die Kommission nicht zu dem Schluss, dass alle chinesischen BEV-Einfuhren in absehbarer Zukunft zunehmen würden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1030) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1111 bis 1112 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

Maßnahmen, die auf die Wahrscheinlichkeit eines weiteren erheblichen Anstiegs der Einfuhren hindeuten

(1031) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die von der Kommission vorgenommene Bewertung des wahrscheinlichen Anstiegs der chinesischen BEV-Ausfuhren in die Union aufgrund der vorgeblichen politischen Strategien der chinesischen Regierung nicht auf stichhaltigen Beweisen beruhe. Insbesondere brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass der Verweis auf Chinas Fähigkeiten in der Produktion nicht als Ausfuhren verstanden werden könne und dass in keinem der von der Kommission herangezogenen Dokumente Beweise bzw. Hinweise auf einen Anstieg der Ausfuhren in die Union oder eine gezielte Ausrichtung auf den Unionsmarkt enthalten seien. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission den Erklärungen Chinas (d. h. des Präsidenten Chinas) erhebliche Bedeutung beigemessen habe, jedoch die Aussagen der Hersteller des Wirtschaftszweigs der Union außer Acht gelassen habe, dass sie wachsen würden und keiner Gefahr einer Schädigung durch chinesische BEV-Einfuhren ausgesetzt seien und selbst die Produktion in China etablieren bzw. ausweiten würden. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1032) Zunächst wies die Kommission in Erwägungsgrund 1113 der vorläufigen Verordnung darauf hin, dass es Beweise dafür gibt, dass die politischen Strategien der chinesischen Regierung auf die Produktion und insbesondere auf Ausfuhren von BEV ausgerichtet sind. In Erwägungsgrund 1115 der vorläufigen Verordnung wird die Feststellung der Kommission dargelegt, dass die emissionsfreien Fahrzeuge (BEV und Plug-in-Hybridfahrzeuge) für die chinesische Wirtschaft sehr wichtig sind und dass der Präsident Chinas in seiner Neujahrsbotschaft 2024 sagte, dass es sich bei den emissionsfreien Fahrzeugen um „ein neues Zeugnis für Chinas Fähigkeiten in der Produktion" handelt. Daher bezog sich der Verweis auf Chinas Fähigkeiten in der Produktion auf die Produktion und nicht auf Ausfuhren. In dem genannten Erwägungsgrund 1115 der vorläufigen Verordnung legt die Kommission ihre Feststellungen dar, dass die chinesischen BEV-Hersteller nicht nur auf ihren Inlandsmarkt beschränkt sind, da die chinesische Regierung chinesische BEV-Hersteller ermutigt, Märkte im Ausland zu erkunden, und sie in vielerlei Hinsicht unterstützt, um ihre Ausfuhrverkäufe auszuweiten, unter anderem durch die Entwicklung solider rechtlicher Beratungs-, Prüf- und Zertifizierungssysteme. In diesem Zusammenhang verwies die Kommission auf den Plan 2021–2035, in dem fünf strategische Aufgaben für die chinesische Industrie für emissionsfreie Fahrzeuge für die nächsten 15 Jahre festgelegt sind, und auf den Plan der chinesischen Stadt Shenzhen, Automobilausfuhren anzukurbeln, wie in Erwägungsgrund 1116 der vorläufigen Verordnung ausführlich erläutert. Wie in Erwägungsgrund 428 der vorläufigen Verordnung erläutert, besagt die Satzung der EXIM-Bank, dass sich die EXIM-Bank der Unterstützung der Entwicklung des Außenhandels und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit, der grenzüberschreitenden Investitionen, der „One Belt, One Road"-Initiative sowie der Zusammenarbeit in den Bereichen internationale Kapazitäten und Anlagenbau widmet. Ihr Tätigkeitsbereich umfasst kurz-, mittel- und langfristige Darlehen in der genehmigten Form und im Einklang mit der Außenhandels- und Internationalisierungspolitik („Going Out") des Staates, z. B. Ausfuhrkredite, Einfuhrkredite, kontrahierte ausländische Ingenieurkredite, ausländische Investitionskredite, chinesische Staatskredite für Auslandshilfe und Exportkredite für Käufer. Darüber hinaus erläuterte die Kommission in den Erwägungsgründen 1119 bis 1129 der vorläufigen Verordnung ausführlich ihre Bewertung, warum von allen Ausfuhrmärkten, die den chinesischen Ausführern zur Verfügung stehen, der Unionsmarkt für die chinesischen ausführenden Hersteller der attraktivste Ausfuhrmarkt ist.

(1033) Was die von der CCCME und der chinesischen Regierung erwähnten Presseaussagen der Unionshersteller betrifft, so wurden solche Erklärungen von Unternehmen abgegeben, die Vergeltungsmaßnahmen aus China ausgesetzt waren, und es wurde die Auffassung vertreten, dass sie nicht dieselbe Relevanz haben wie die Aussagen des chinesischen Präsidenten zur Industriepolitik Chinas in Bezug auf BEV. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1034) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, die Ausweitung der Produktion von BEV in China sei kein Beweis für einen Anstieg der Ausfuhren in die Union.

(1035) Die Kommission zog in der vorläufigen Verordnung keine solche Schlussfolgerung. Die Tatsache, dass die Produktion in China und die Ausfuhren in die Union gestiegen sind, stützt sich auf die in den Tabellen 14 und 16 der vorläufigen Verordnung dargelegten Fakten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1036) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass ein großer Teil des Produktionsanstiegs in China auf die in China produzierenden Unionshersteller von BEV zurückzuführen sei. Die CCCME und die chinesische Regierung wiederholten dieses Vorbringen nach der endgültigen Unterrichtung und brachten ferner vor, die Kommission habe nicht erwarten können, dass interessierte Parteien die Produktionsdaten der Unionshersteller in China bereitstellten, wenn die Kommission tatsächlich mutmaßlich in der Absicht handele, die Unionshersteller von BEV zu schützen.

(1037) Die Kommission stellte fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung keine konkreten Daten über die Produktionsmenge von BEV der Unionshersteller im Verhältnis zur Produktion der anderen chinesischen Hersteller vorgelegt haben. Darüber hinaus konnten die CCCME, die chinesische Regierung oder andere interessierte Parteien nicht alle Arten von spekulativen Behauptungen geltend machen und erwarten, dass die Kommission die diesbezüglichen Informationen einholt. Die CCCME oder jede andere interessierte Partei ist rechtlich verpflichtet, sachdienliche Beweise für ihre Vorbringen vorzulegen. Darüber hinaus ist die Kommission nicht verpflichtet, von sich aus weitere Untersuchungen auf der Grundlage spekulativer und nicht detaillierter Behauptungen interessierter Parteien durchzuführen, insbesondere dann nicht, wenn die Kommission bereits über hinreichend zuverlässige Daten verfügt, wie dies bei Maßnahmen der Fall ist, die auf einen weiteren erheblichen Anstieg der Einfuhren hindeuten. Daher wurde das Vorbringen als unbegründet zurückgewiesen.

(1038) Nach der vorläufigen Untersuchung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Bewertung der chinesischen Ausfuhren durch die Kommission falsch sei und diese 42 % unter den von der Kommission in Tabelle 16 der vorläufigen Verordnung bereitgestellten Daten lägen.

(1039) Wie in Erwägungsgrund 738 der vorliegenden Verordnung erläutert, beruhten die Daten in Tabelle 16 der vorläufigen Verordnung zu den Ausfuhren von BEV aus der VR China auf der GTA-Datenbank, Warencode 8703 80. Die CCCME gab nicht an, welchen Warencode sie verwendet hat, um die Daten zu chinesischen BEV-Ausfuhren zu extrahieren. Daher wurde das Vorbringen als unbegründet zurückgewiesen.

(1040) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die von der Kommission in Erwägungsgrund 1117 der vorläufigen Verordnung genannten Schiffe zur Beförderung von Fahrzeugen aus China nichts über potenzielle Ausfuhren in die Union aussagen würden, da i) es nicht der erste Wirtschaftszweig gewesen sei, der Schiffe zur Senkung der Kosten und zur Entlastung von Transportengpässen kaufe, ii) sowohl BYD als auch Chery ihre Produktion in der Union etablieren würden und iii) diese Schiffe nicht für die Ausfuhr von BEV aus der VR China in die Union, sondern aus der Union in die übrige Welt verwendet werden könnten. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1041) In Erwägungsgrund 1117 der vorläufigen Verordnung bezog sich die Kommission nicht nur auf Schiffe von BYD und Chery, sondern auch auf solche von anderen chinesischen Unternehmen. Die Kommission erklärte, dass die chinesischen Werften zwischen 2023 und 2026 mehr als 200 Schiffe liefern könnten, was der doppelten Anzahl der von 2015 bis 2022 gelieferten Schiffe entspricht. Die Tatsache, dass diese Unternehmen so viele Schiffe bestellten, zeigt eindeutig ihre Absicht, ausführen zu wollen. Darüber hinaus bedeutet die Tatsache, dass BYD und Chery möglicherweise ihre Produktion in der Union etablieren, nicht, dass bestimmte BEV-Modelle nicht weiter aus China ausgeführt werden, und die CCCME legte diesbezüglich keine Beweise vor, die potenzielle Ausfuhrziele belegen. Darüber hinaus verwies die Kommission auf ihre Feststellungen zur Attraktivität des Unionsmarktes in den Erwägungsgründen 1119 bis 1129 der vorläufigen Verordnung und in den Erwägungsgründen 1045 bis 1060 der vorliegenden Verordnung. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1042) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, die Kommission habe bestätigt, dass bestimmte chinesische Hersteller planen würden, ihre Produktion in der Union anzusiedeln, und dass dies entgegen der Einschätzung der Kommission kein Indikator für gestiegene Ausfuhren, sondern für rückläufige Ausfuhren in die Union sei.

(1043) Die Pläne zur Expansion chinesischer Hersteller in wichtigen Ländern der Union werden in den Erwägungsgründen 1126 und 1127 der vorläufigen Verordnung beschrieben, in denen die Ankündigungen bestimmter chinesischer ausführender Hersteller aufgeführt sind, mehrere neue BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt einzuführen und ihre Präsenz auf dem Unionsmarkt auszuweiten, indem sie kurzfristig mit BEV aus der VR China in den Markt von mehr EU-Mitgliedstaaten eintreten. Dies sollte die Attraktivität des Unionsmarktes für die chinesischen Hersteller aufzeigen, darf jedoch nicht von den Feststellungen zu massiven Überkapazitäten bei BEV in China, den hohen Überkapazitäten der chinesischen ausführenden Hersteller und der Tatsache ablenken, dass die Einfuhren von BEV aus der VR China im Untersuchungszeitraum stark gestiegen sind, was durch die erhobenen Daten bestätigt wird, die sich auf Entwicklungen nach dem UZ beziehen (vgl. Abschnitt 5.2 der vorliegenden Verordnung). Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1044) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1113 bis 1118 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

Attraktivität und Ausrichtung auf den Unionsmarkt

(1045) Die Kommission stellte fest, dass Kanada zusätzlich zu den in Erwägungsgrund 1121 der vorläufigen Verordnung genannten Ländern ab dem 1. Oktober 2024 einen Zoll von 100 % auf die Einfuhren von BEV aus China einführen wird ([143]).

(1046) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission hätte den Anstieg am Markt für BEV in anderen Drittländern und nicht nur die Größe dieser Märkte im Bezugszeitraum prüfen müssen. In diesem Zusammenhang erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass BEV letztlich überall in der Welt und nicht nur in der Union die Zukunft seien. In diesem Zusammenhang wiesen die CCCME und die chinesische Regierung insbesondere darauf hin, dass der Markt für BEV im Vereinigten Königreich, in Australien, Kanada und Japan in Zukunft wachsen werde. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Kommission den Markt für BEV in Afrika, im Nahen Osten und in anderen Schwellenländern nicht untersucht habe. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

([143]) 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) Die Kommission stimmte zu, dass BEV an vielen Orten der Welt und nicht nur in der Union zusammen mit anderen Technologien die Zukunft sind. In Tabelle 11 der vorläufigen Verordnung stellte die Kommission den weltweit größten BEV-Markt und den Anteil der BEV am Gesamtmarkt für Personenkraftwagen dar. Auf der Grundlage dieser Daten kann die Größe des Gesamtmarktes für Personenkraftwagen berechnet werden. Die Kommission war nicht der Ansicht, dass das Wachstum eines bestimmten Marktes wichtiger sei als die Größe dieses Marktes und der Anteil der BEV am Gesamtmarkt für Personenkraftwagen. Wenn beispielsweise der Markt für Personenkraftwagen 10 000 Fahrzeuge umfasst und der Markt für BEV um 15 % pro Jahr wächst, führt dies nicht zu einer großen Nachfrage nach BEV, wenn der Gesamtmarkt für Personenkraftwagen klein ist. Die Größe des Gesamtmarktes für Personenkraftwagen, die Größe des Marktes für BEV und der Anteil der BEV am Gesamtmarkt für Personenkraftwagen zeigen das künftige Potenzial des Marktes für BEV, nachdem Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durch BEV ersetzt worden sind, und den Fortschritt bei der Umstellung auf dem Markt für Personenkraftwagen. Darüber hinaus lagen der Kommission keine Informationen über den Anstieg des Marktes für BEV in den anderen Drittländern vor, und von der CCCME oder der chinesischen Regierung wurden keine entsprechenden Informationen vorgelegt. Die Kommission stellte ferner fest, dass die CCCME nur vereinzelte Informationen über den Anstieg des Marktes für Elektrofahrzeuge im Vereinigten Königreich, in Australien, Kanada und Japan vorlegte, die nicht als stichhaltige Beweise angesehen werden können, auf deren Grundlage die Feststellungen der Kommission entkräftet werden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1048) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission in Bezug auf den Marktzugang die Märkte in den USA und der Türkei untersucht habe, die in der Vergangenheit keine Schlüsselmärkte für chinesische BEV gewesen seien, während sie andere wachsende Schlüsselmärkte für chinesische BEV in Asien wie Thailand und die Philippinen sowie das Vereinigte Königreich, die Vereinigten Arabischen Emirate, Afrika und Lateinamerika, wo die Einfuhrzölle niedrig seien, außer Acht gelassen habe. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, die Kommission hätte in Bezug auf Indien die Tatsache übersehen, dass Indien eine neue Politik eingeführt habe, mit der der Einfuhrzoll für Unternehmen, die in Indien in naher Zukunft eine Produktion gründen würden, auf 15 % gesenkt werde und dass SAIC in Indien ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet habe, was belege, dass der indische Markt für die chinesischen BEV-Ausfuhren nicht geschlossen sei.

(1049) Die Tatsache, dass einige Märkte in der Vergangenheit keine wichtigen Ausfuhrmärkte für chinesische BEV gewesen seien, bedeute nicht, dass sie dies in Zukunft nicht werden könnten. Einige Märkte in Asien sowie im Vereinigten Königreich, in den VAE, in Afrika und Lateinamerika haben keine hohen Einfuhrzölle auf Einfuhren von BEV aus der VR China, aber diese Märkte sind im Vergleich zum Unionsmarkt und zum US-Markt klein, wie aus Tabelle 11 der vorläufigen Verordnung hervorgeht. Die CCCME und die chinesische Regierung legten keine Beweise dafür vor, dass der Markt für BEV in den VAE und Afrika für die chinesischen Ausführer attraktiver sind als der Unionsmarkt, und das Untersuchungsdossier enthielt keine Informationen, die eine solche Aussage bestätigen. Die Untersuchung zeigte vielmehr, dass der Unionsmarkt für die chinesischen ausführenden Hersteller der attraktivste war. Auch die Tatsache, dass die Zölle in Indien nicht für SAIC gelten, wurde in dieser Hinsicht als unzureichend angesehen, da solche Zölle immer noch für andere chinesische ausführende Hersteller gelten können. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1050) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Ausfuhrmengen der Unionshersteller von BEV und ihre Märkte im Vergleich zu denen der chinesischen Hersteller von BEV nicht belegen würden, dass die BEV chinesischer Marken auf den Unionsmarkt abzielen würden. Die CCCME brachte ferner vor, dass der Wirtschaftszweig der Union keine BEV nach China ausführe, da er über Produktionsstätten in China verfüge. Darüber hinaus brachte die CCCME vor, dass auch die Unionshersteller von Zöllen in Indien betroffen seien, all dies bedeute jedoch nicht, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht in andere Drittländer exportiert habe.

(1051) Die Kommission verkenne die Relevanz dieses Vorbringens. Die Tatsache, dass die Unionshersteller in andere Länder ausführen oder dass die Hersteller von BEV in der Union einige Modelle aus China einführen, stellt die Feststellungen der Kommission zur Attraktivität des Unionsmarktes nicht infrage. Daher wurde dieses Vorbringen als unklar zurückgewiesen.

(1052) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass der von der Kommission vorgenommene Vergleich der chinesischen Preise für BEV für bestimmte Modelle auf dem chinesischen Markt und dem Unionsmarkt für Prognosen zu gestiegenen Einfuhren irrelevant sei, da keine zwei Märkte identisch seien. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass die Bewertung der Kommission i) auf selektiven Beispielen nach dem UZ beruhe, ii) unter anderem die niedrigeren Transport- und Verkaufskosten in China und iii) den Wettbewerb auf dem chinesischen Markt, der für das Wachstum eines Wirtschaftszweigs von wesentlicher Bedeutung sei, nicht berücksichtigt habe.

(1053) Die Tatsache, dass einige der Beispiele für Preise aus Zeiträumen nach dem Untersuchungszeitraum stammten, ist irrelevant, da es sich bei der Analyse der drohenden Schädigung um eine vorausschauende Analyse handelt. Darüber hinaus entkräftet die Tatsache, dass die Transport- und Verkaufskosten in China niedriger sind oder dass auf dem chinesischen Markt ein hoher Wettbewerb herrscht, nicht die Feststellung, dass die chinesischen ausführenden Hersteller auf dem Unionsmarkt mehr Gewinne machten als auf ihrem Inlandsmarkt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1054) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass der chinesische Markt wachse und der Unionsmarkt im Vergleich zum chinesischen Markt sehr klein sei.

(1055) In den Erwägungsgründen 1145 bis 1148 der vorläufigen Verordnung analysierte die Kommission das Wachstum des chinesischen Marktes und kam zu dem Schluss, dass die Gesamtkapazitätsreserven in China die Nachfrage in China deutlich übersteigen. Darüber hinaus ist unklar, inwiefern die Tatsache, dass der Unionsmarkt kleiner ist als der chinesische Markt, den Unionsmarkt für die chinesischen ausführenden Hersteller weniger attraktiv macht. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1056) Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung nach der vorläufigen Unterrichtung vor, die Kommission habe nicht berücksichtigt, dass BEV den Abnehmern in der Union nicht aufgezwungen werden könnten und nur dann auf dem Unionsmarkt verkauft werden könnten, wenn die Abnehmer sie kauften, weshalb die Nachfrage und Bereitschaft der Abnehmer in der Union, chinesische BEV zu kaufen, und nicht die angeblichen niedrigeren Preise ausschlaggebend seien, dass die Abnehmer chinesische BEV kauften.

(1057) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Der Preis ist einer der Schlüsselfaktoren für den Abnehmer bei der Entscheidung, BEV zu kaufen.

(1058) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die bloße Tatsache, dass chinesische Unternehmen auf dem Unionsmarkt präsent seien, kein ausreichender Beweis dafür sei, dass die Ausfuhren in Zukunft zunehmen würden. Die CCCME wies ferner darauf hin, dass die Ankündigung bestimmter chinesischer Unternehmen, neue BEV-Modelle in der Union einzuführen, kein Hinweis auf einen Anstieg der Ausfuhren in die Union sei, da, wie auch das Panel im Streitfall Dominikanische Republik — Antidumpingmaßnahmen gegenüber gewelltem Stabstahl (Costa Rica) ([144]) festgestellt habe, die angebliche Absicht der ausführenden Hersteller, Ausfuhren zu tätigen und Marktanteile zu gewinnen, nicht ausreiche, um die Schlussfolgerung zu stützen, dass weitere Ausfuhren unmittelbar bevorstünden und wahrscheinlich seien.

(1059) Die Kommission kam nicht zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China allein auf der Grundlage der Ankündigung bestimmter chinesischer Unternehmen, neue BEV-Modelle in der Union einzuführen, zunehmen werde. Diese Schlussfolgerung stützte sich auf eine Bewertung i) der Art der fraglichen Subvention(en) und der wahrscheinlichen Auswirkungen auf den Handel, ii) einer erheblichen Zunahme der subventionierten Einfuhren auf den Unionsmarkt, die auf die Wahrscheinlichkeit eines erheblichen Anstiegs der Einfuhren hindeutet, iii) genügend frei verfügbarer Kapazitäten beim Ausführer oder einer unmittelbar bevorstehenden, erheblichen Ausweitung seiner Kapazitäten als Indiz für einen voraussichtlichen erheblichen Anstieg der gedumpten Ausfuhren in die Gemeinschaft, wobei zu berücksichtigen ist, in welchem Maße andere Ausfuhrmärkte zusätzliche Ausfuhren aufnehmen können, iv) der Frage, ob die Einfuhren zu Preisen getätigt werden, die in erheblichem Maße Druck auf die Preise ausüben würden oder Preiserhöhungen, die andernfalls eingetreten wären, verhindern und die Nachfrage nach weiteren Einfuhren voraussichtlich steigern würden, und v) des Umfangs der Lagerbestände, wie in den Erwägungsgründen 1106 bis 1159 der vorläufigen Verordnung erläutert. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1060) Somit wurden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 1119 bis 1029 der vorläufigen Verordnung mit der Ergänzung durch Erwägungsgrund 1045 der vorliegenden Verordnung bestätigt.

Wahrscheinliche Entwicklung der Marktanteile der Einfuhren aus der VR China auf dem Unionsmarkt

(1061) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, die Kommission habe es versäumt, die Einfuhren von Tesla aus der VR China, das Teil des Wirtschaftszweigs der Union sei, zu prüfen und zu berücksichtigen und daher auch, die gesamten Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union bei ihrer Bewertung der wahrscheinlichen Entwicklung der Marktanteile der chinesischen Einfuhren auf dem Unionsmarkt zu berücksichtigen.

([144]) Panelbericht im Streitfall Dominikanische Republik — Antidumpingmaßnahmen gegenüber gewelltem Stabstahl (Costa Rica), Rn. 7.290.

(1062) Diese Behauptung ist sachlich falsch. In Erwägungsgrund 1137 der vorläufigen Verordnung erläuterte die Kommission, dass die Einfuhren von Tesla aus China voraussichtlich nicht wesentlich zunehmen werden, da die Produktionskapazitätsreserven von Tesla, wenn überhaupt, nur sehr gering sind. Laut öffentlichen Informationen beabsichtigte Tesla, seine Produktionskapazität in China zu erhöhen. Tesla schien jedoch noch nicht die erforderlichen behördlichen Genehmigungen erhalten zu haben, und es ist unklar, ob Tesla sie überhaupt erhalten wird ([145]). Die CCCME legte keine Beweise dafür vor, dass die Bewertung der Kommission nicht korrekt war, und nahm nicht dazu Stellung. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1063) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Schlussfolgerung der Kommission, dass die Einfuhren von Erstausrüstern der Union nicht zunehmen, nicht durch Beweise gestützt werde, da i) Volkswagen im Dezember 2023 mit der Herstellung und Ausfuhr eines neuen Modells, des Cupra Tavascan, in die Union begonnen habe und diese Einfuhren im Untersuchungszeitraum nicht berücksichtigt worden seien, und ii) wenngleich die Kommission behauptet habe, dass BMW sein iX3-Modell nicht ab 2025 aus China in die Union ausführen werde, sie außer Acht gelassen habe, dass BMW den Mini aus China in die Union ausführen werde. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, BMW habe am 7. Juli 2024 öffentlich erklärt, dass man bei der EU eine beschleunigte Überprüfung beantragen werde, um niedrigere Einfuhrzölle für die in die EU auszuführenden chinesischen BEV zu erhalten, weshalb die CCCME und die chinesische Regierung zu dem Schluss gelangt seien, dass dies nicht erforderlich sei, wenn die Ausfuhrmengen gering seien und nicht steigen würden.

(1064) Entgegen den Behauptungen der CCCME und der chinesischen Regierung erklärte die Kommission in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung, dass der BMW-Konzern beabsichtigt, die Marke MINI Cooper aus China einzuführen, und dass der Volkswagen-Konzern die Marke Cupra einführen werde. Die Einfuhren der Marke Cupra des Volkswagen-Konzerns konnten nicht in den Untersuchungszeitraum einbezogen werden, da in diesem Zeitraum keine solchen Einfuhren getätigt wurden. Außerdem ist die Behauptung, dass die Einfuhren von BMW aus der VR China nicht gering sein können, wenn BMW eine beschleunigte Überprüfung beantragen will, rein spekulativ. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1065) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission keine Prognosen für die erwarteten Szenarien des Anstiegs der Einfuhren von BEV aus der VR China und von BEV chinesischer Marken und deren Markt erstellt habe. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1066) Nach Artikel 8 Absatz 8 der Grundverordnung ist die Kommission nicht verpflichtet, Prognosen für die erwarteten Szenarien des Anstiegs der Einfuhren von BEV aus der VR China und von BEV chinesischer Marken und deren Marktanteil abzugeben. In den Erwägungsgründen 1130 bis 1138 erläuterte die Kommission jedoch die wahrscheinliche Entwicklung der Marktanteile der Einfuhren aus der VR China auf dem Unionsmarkt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1067) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission die chinesischen BEV-Einfuhren nicht vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage in der Union und des erwarteten Wachstums in der Zukunft bewertet habe. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1068) Diese Behauptung ist ebenfalls sachlich falsch. Die Analyse der chinesischen BEV-Einfuhren durch die Kommission erfolgte auch auf der Grundlage von Marktanteilen, die dem Anstieg der Nachfrage Rechnung trugen. Beispielsweise legte die Kommission in Erwägungsgrund 1128 der vorläufigen Verordnung dar, dass Transport & Environment schätzt, dass der Marktanteil der chinesischen Marken und der von chinesischen Unternehmen erworbenen europäischen Marken im Jahr 2024 einen Marktanteil von 11 %, im Jahr 2025 einen Anteil von 14 % und bis 2027 20 % erreichen wird. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1069) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der VDA vor, dass die Schlussfolgerung der Kommission in der vorläufigen Verordnung, wonach der Marktanteil der chinesischen Marken in absehbarer Zukunft steigen werde, irreführend sei und relevante Punkte außer Acht gelassen habe. Insbesondere wies der VDA darauf hin, dass i) diese Schlussfolgerung auf den Erwägungsgründen 1130 bis 1137 der vorläufigen Verordnung beruhe, in denen die Kommission nachgewiesen habe, dass die Einfuhren chinesischer Marken gestiegen seien, ii) die Kommission bei ihrer Bewertung die Tatsache außer Acht gelassen habe, dass der Marktanteil der Einfuhren von

([145]) 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.

europäischen Erstausrüstern zwischen 2020 und 2022 gemäß Tabelle 12a der vorläufigen Verordnung um den Faktor 18,3 gestiegen sei, während der Marktanteil der Einfuhren von chinesischen Erstausrüstern im selben Zeitraum nur um den Faktor 2,7 gestiegen sei, iii) entgegen der Feststellung der Kommission in Erwägungsgrund 1137 der vorläufigen Verordnung, dass der Marktanteil der Einfuhren von Tesla aus China aufgrund der geringen Produktionskapazität in China zurückgegangen sei, der Marktanteil der Einfuhren von Tesla gesunken sei, weil Tesla eine Produktionsstätte in Deutschland eröffnet habe und somit den Unionsmarkt aus Deutschland beliefere, iv) die Kommission in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung die geplante Einführung neuer und spezifischer Modelle durch Unionshersteller in China erläutert habe und zu dem Schluss gelangt sei, dass dies nicht zu einem erheblichen Anstieg des Marktanteils der mit der Union verbundenen Einfuhren in die Union auf kurze Sicht und in naher Zukunft führen werde, ohne zu erläutern, wie die Kommission zu dieser Schlussfolgerung gelangt ist, während in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung die Bewertung, dass die chinesischen Erstausrüster Marktanteile gewinnen würden, vorgenommen wurde, ohne spezifische Modelle zu nennen; daher könnten solche Schlussfolgerungen nicht aus den vorgelegten Daten abgeleitet werden und wären somit willkürlich.

(1070) Ziffer i ist sachlich falsch. In den Erwägungsgründen 1130 bis 1137 der vorläufigen Verordnung wird nicht nur erläutert, dass der Marktanteil der chinesischen Marken zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum gestiegen ist, sondern auch, warum ihr Marktanteil in absehbarer Zukunft voraussichtlich zunehmen wird.

(1071) In Bezug auf Ziffer ii hat die Kommission den Umfang der Zunahme des Marktanteils der Einfuhren europäischer Erstausrüster im Vergleich zur Zunahme des Marktanteils der Einfuhren chinesischer Marken nicht außer Acht gelassen. In Bezug auf die absehbare Zukunft kam die Kommission jedoch, wie in den Erwägungsgründen 1136 bis 1138 der vorläufigen Verordnung erläutert, zu dem Schluss, dass es wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich chinesischer Marken kommen wird. Diese Schlussfolgerung wurde auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, die zeigten, dass die Einfuhren der chinesischen Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14 % angestiegen sind, während die Einfuhren von europäischen Erstausrüster zurückgegangen sind, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung ersichtlich ist.

(1072) Auch Ziffer iii ist sachlich unzutreffend. In Erwägungsgrund 1137 stellte die Kommission fest, dass die Einfuhren von Tesla aus China nicht wesentlich zunehmen dürften, da die Produktionskapazitätsreserven von Tesla sehr gering waren, und nicht, dass sie zurückgingen. Darüber hinaus führt Tesla trotz seiner Fabrik in Deutschland weiterhin sogar dasselbe BEV-Modell aus China ein, das es in Deutschland herstellt.

(1073) Auch Ziffer iv ist sachlich unzutreffend. Die Modelle chinesischer Marken wurden unter den Erwägungsgründen 1126 und 1127 der vorläufigen Verordnung aufgeführt. Darüber hinaus stellte die Kommission in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung fest, dass die Erstausrüster von Verbrennungsmotoren in der Union, die auf die Herstellung von BEV umstellen, im Gegensatz zu den zahlreichen Ankündigungen der chinesischen ausführenden Hersteller keine größeren Pläne zur Einfuhr von BEV aus China ankündigten. Wie in Erwägungsgrund 1071 der vorläufigen Verordnung erläutert, wurde diese Schlussfolgerung auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, die zeigten, dass die Einfuhren der chinesischen Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14 % angestiegen sind, während die Einfuhren von europäischen Erstausrüster zurückgingen, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung ersichtlich ist.

(1074) Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1075) Zur Frage von Tesla und seiner Produktion in Deutschland erklärte der VDA nach der endgültigen Unterrichtung, dass die Verkehrs- und Umweltprognose zeige, dass der Marktanteil der in China hergestellten BEV von Tesla infolge der Produktion von Tesla in Deutschland im Jahr 2023 zurückgegangen sei. Vor diesem Hintergrund argumentierte der VDA, dass Anpassungen im internationalen Produktionsnetz der Hersteller Auswirkungen auf die internationalen Ein- und Ausfuhrströme ihrer Produkte hätten und dass in der Antwort der Kommission nicht auf diesen Punkt eingegangen worden sei.

(1076) Die Kommission stellte nicht infrage, dass sich die Anpassungen des internationalen Produktionsnetzes der Hersteller auf die internationalen Ein- und Ausfuhrströme ihrer Produkte auswirken. Darüber hinaus erläuterte der VDA nicht, welche konkreten Schlussfolgerungen aus dieser allgemeinen Prämisse für den vorliegenden Fall gezogen werden sollten, und erläuterte nicht, welcher Punkt in der Antwort der Kommission nicht berücksichtigt worden sei. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1077) Darüber hinaus brachte der VDA vor, dass die BEV-Produktion der deutschen Hersteller zwischen 2020 und 2023 gestiegen sei und dass die Perspektive der europäischen Hersteller, die ihre Produktion von BEV zur Belieferung des Unionsmarktes aufgebaut hätten, in den Feststellungen ignoriert worden sei, obwohl sie tatsächlich die Entwicklung von Marktanteilen angetrieben habe.

(1078) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Die Tatsache, dass die Unionshersteller Produktionsanlagen für BEV gebaut hatten, um den Unionsmarkt zu beliefern, garantierte ihnen nicht Verkäufe auf dem Unionsmarkt. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1079) Darüber hinaus erklärte der VDA nach der vorläufigen Unterrichtung, dass die Marktanteile chinesischer Unternehmen zu gering seien, um eine Schädigung oder drohende Schädigung zu verursachen.

(1080) Die Kommission vertrat nicht die Auffassung, dass ein Marktanteil von 7,3 % gering ist, insbesondere angesichts der Tatsache, dass dieser Marktanteil, wie aus Tabelle 12a der vorläufigen Verordnung hervorgeht, innerhalb sehr kurzer Zeit gewonnen wurde. Darüber hinaus kam die Kommission, wie in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung erläutert, zu dem Schluss, dass es in absehbarer Zukunft wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich chinesischer Marken kommen wird. Diese Schlussfolgerung wurde durch die Daten für den Zeitraum nach dem UZ bestätigt, die zeigten, dass der Marktanteil der chinesischen Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14,1 % anstieg, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung hervorgeht. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1081) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der VDA auch vor, dass die Kommission Schlussfolgerungen über die künftige Entwicklung der Marktanteile auf der Grundlage früherer Marktanteile gezogen habe, was spekulativ sei und wobei die künftigen Modellpaletten und die internationalen Produktionsnetze der (europäischen) Hersteller nicht ausreichend berücksichtigt worden seien.

(1082) Auch diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Wie in Erwägungsgrund 1022 dieser Verordnung erläutert, gelangte die Kommission in der vorläufigen Verordnung nicht zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China und ihr Marktanteil auf der Grundlage früherer Trends zunehmen werden. Tatsächlich gelangte die Kommission nach der Bewertung diverser, in den Erwägungsgründen 1113 bis 1118 der vorläufigen Verordnung dargelegten Faktoren, die auf die Wahrscheinlichkeit eines weiteren erheblichen Anstiegs der Einfuhren hindeuten, der in den Erwägungsgründen 1119 bis 1129 der vorläufigen Verordnung dargelegten Attraktivität des Wirtschaftszweigs der Union und der wahrscheinlichen Entwicklung der Marktanteile der Einfuhren aus der VR China auf dem Unionsmarkt in den Erwägungsgründen 1130 bis 1137 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China ansteigen werden. Darüber hinaus kam die Kommission in Erwägungsgrund 1138 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass es wahrscheinlich ist, dass es in absehbarer Zukunft zu einem Anstieg der Marktanteile hauptsächlich chinesischer Marken kommen wird, indem sie die große Zahl der Ankündigungen der chinesischen ausführenden Hersteller für die Markteinführung neuer BEV-Modelle auf dem Unionsmarkt bewertete, wie in den Erwägungsgründen 1126 und 1127 der vorläufigen Verordnung erläutert, während die Erstausrüster von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union, die auf die BEV-Herstellung umsteigen, keine größeren Pläne zur BEV-Einfuhr aus China ankündigten und die meisten von ihnen ein BEV-Modell oder eine BEV-Marke aus China in deutlich geringeren Mengen als die Produktion in der Union einführten. Darüber hinaus sind die in den Erwägungsgründen 1157 bis 1159 der vorläufigen Verordnung festgestellten BEV-Bestände in der Union ein relevanter Indikator für den künftigen Druck, den die chinesischen BEV auf den Wirtschaftszweig der Union ausüben, da diese Mengen eindeutig hauptsächlich für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bestimmt sind. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1083) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der VDA ferner vor, dass sich der Unionsmarkt für BEV in den kommenden Jahren erheblich verändern werde, da mehrere Unionshersteller erschwinglichere BEV-Modelle einführen würden, was den Marktanteil der Einfuhren aus der VR China in die Union weiter unter Druck setzen werde.

(1084) Ein ähnliches Vorbringen wurde durch Unternehmen 24 vorgebracht, das unter Erwägungsgrund 1165 der vorläufigen Verordnung zusammengefasst und in Erwägungsgrund 1166 der vorläufigen Verordnung behandelt wurde. Daher gilt, dass während der Wirtschaftszweig der Union beabsichtigt, mehr BEV-Modelle für den Unionsmarkt zu unterschiedlichen Preisen einzuführen, die chinesischen ausführenden Hersteller sich an diese neuen Modelle anpassen und ähnliche BEV zu noch niedrigeren Preisen anbieten dürften, ähnlich wie im Untersuchungszeitraum. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1085) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der VDA vor, dass sich der Marktanteil chinesischer Marken in absehbarer Zukunft nicht wesentlich erhöhen werde, da sich der Marktanteil chinesischer Hersteller am gesamten Markt für Personenkraftwagen in Europa nach Angaben von S&P (AutoInsight) im Jahr 2030 zwischen 5 und 10 % stabilisieren werde.

(1086) Die Kommission stellte fest, dass die drohende Schädigung unmittelbar bevorstehen muss, und vertrat daher in ihrer Analyse die Auffassung, dass sich der Begriff „vorhersehbare Zukunft" auf einen kürzeren Zeitraum als 2030 bezieht. Die Kommission prüfte die voraussichtlichen Entwicklungen im Zeitraum 2025-2026. Darüber hinaus zeigen die Daten für die Zeit nach dem UZ, dass der Marktanteil von BEV chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14 % gestiegen ist, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung hervorgeht. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1087) Nach der endgültigen Unterrichtung und unter Bezugnahme auf die Erwägungsgründe 1072, 1085 und 1086 der vorliegenden Verordnung brachte der VDA vor, dass die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass in Zukunft eine Schädigung eintreten werde.

(1088) Die Kommission erinnerte daran, dass der einschlägige rechtliche Standard nicht darin besteht, nachzuweisen, dass eine Schädigung eintritt. Der rechtliche Standard besteht darin, das Vorliegen einer drohenden Schädigung nachzuweisen, und dieser Standard wurde eingehalten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1089) Darüber hinaus hielt es der VDA für unklar, warum die Kommission Prognosen von Transport & Environment anstelle von Datenprognosen von S&P Mobility verwendet habe. Insbesondere bezweifelte der VDA, ob die in der Prognose von Transport & Environment angewandte Methode, bei der von einem linearen Anstieg der Marktanteile der chinesischen Hersteller ausgegangen wird, angemessen gewesen sei und warum sie zur Ermittlung künftiger Bedrohungen verwendet worden sei. Darüber hinaus erklärte der VDA, dass nach der Prognose von GlobalData für Hybrid- und Elektrofahrzeuge chinesische Hersteller im Jahr 2027 jeweils einen Marktanteil von 6 % am europäischen BEV-Markt erreichen und damit deutlich unter den 20 % im Jahr 2027 bleiben würden.

(1090) Die Kommission hat weder Zugang zu einer Schätzung der Marktanteile von S&P Mobility noch von GlobalData und der VDA hat keine derartigen Daten übermittelt. Darüber hinaus erläuterte der VDA nicht, warum die Prognose von S&P Mobility zuverlässiger sein sollte. In jedem Fall stellte die Kommission fest, dass sich ihre Bewertung der drohenden Schädigung nicht auf die Prognose von Transport & Environment stützte. Wie in Erwägungsgrund 1082 der vorliegenden Verordnung erläutert, gelangte die Kommission zu ihren Schlussfolgerungen, nachdem sie mehrere Faktoren geprüft hatte, die auf die Wahrscheinlichkeit eines weiteren erheblichen Anstiegs der Einfuhren hindeuten. In Bezug auf den Verweis des VDA auf den Bericht von GlobalData stellte die Kommission fest, dass angesichts der hohen Zahl chinesischer Hersteller nicht klar war, wie jeder von ihnen einen Marktanteil von 6 % erreichen konnte, während ihr Gesamtmarktanteil unter 20 % bleibt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1091) Unter Bezugnahme auf die Erwägungsgründe 1126, 1127 und 1129 der vorläufigen Verordnung brachte der VDA ferner vor, dass die Ankündigungen von Produkteinführungen keine drohende Schädigung darstellten, auch weil die entsprechenden Pläne manchmal nicht vollständig umgesetzt würden, und führte diesbezüglich einige Beispiele an.

(1092) Die Kommission stellte fest, dass Ankündigungen zwar für sich genommen keine drohende Schädigung darstellen, aber ein relevanter Faktor sind, der bei der Beurteilung der drohenden Schädigung zu berücksichtigen ist. In diesem Fall zeigen die Ankündigungen chinesischer Hersteller, auch wenn sie nicht vollständig umgesetzt werden, zusammengenommen einen klaren Trend zu einer erheblichen Ausweitung ihrer Präsenz auf dem Unionsmarkt sowohl in Bezug auf die geografische Ausdehnung als auch auf den Warenumfang. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1093) Schließlich verwies der VDA auf Erwägungsgrund 1122 der vorläufigen Verordnung, in dem die Preisunterschiede zwischen dem chinesischen Markt und dem Unionsmarkt für in China hergestellte BEV beschrieben werden. Der VDA war der Auffassung, dass solche Unterschiede nicht ungewöhnlich seien, und stellte ihre Relevanz für die Beurteilung der drohenden Schädigung infrage. Darüber hinaus brachte der VDA vor, dass die von der Kommission als Beispiele aufgeführten Modelle eine Menge von weniger als 30 000 Stück auf dem Unionsmarkt aufwiesen und voraussichtlich einen sehr geringen Marktanteil erwirtschaften würden, und dass dies daher keine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachen könne.

(1094) Die Kommission bestritt nicht, dass bei vielen Waren Preisunterschiede zwischen den nationalen Märkten weitverbreitet sind und sich durch eine Vielzahl von Faktoren erklären lassen. Wie am Ende des Erwägungsgrunds 1122 der vorläufigen Verordnung erläutert, deuten diese Preisunterschiede und -trends auf die hohe Attraktivität des Unionsmarktes für chinesische BEV-Hersteller hin. Die Preisunterschiede und die damit verbundenen Unterschiede bei den Gewinnen bieten den chinesischen BEV-Herstellern starke Anreize, ihre Präsenz auf dem Unionsmarkt auszuweiten. Die Kommission stellte ferner klar, dass die drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, für die die Attraktivität des Unionsmarktes einer der relevanten Faktoren ist, nicht nur von den Modellen, die als Beispiele verwendet wurden, sondern von den Einfuhren aus der VR China in ihrer Gesamtheit herrührt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1095) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte Unternehmen 18 vor, dass es mit den Schätzungen des Marktanteils chinesischer Marken von Transport & Environment in Erwägungsgrund 1128 der vorläufigen Verordnung nicht einverstanden sei und dass S&P Global Mobility auf den größten drei Märkten in der Union bis zum Jahr 2030 einen Marktanteil von 10 % für die chinesischen Marken erwarte.

(1096) Wie in Erwägungsgrund 1086 erwähnt, ist der im Falle einer drohenden Schädigung bewertete Zeitrahmen kürzer als das Jahr 2030, d. h. 2025-2026. Wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung hervorgeht, erreichte der Marktanteil der chinesischen Marken im zweiten Quartal 2024 bereits 14,1 %. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1097) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1130 bis 1134 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

5.3.3. *Genügend frei verfügbare Kapazitäten und Absorptionskapazität von Drittlandsmärkten*

a) Kapazität, Kapazitätsreserven und Produktion in China

(1098) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die von der Kommission, wie in den Erwägungsgründen 1140 bis 1143 der vorläufigen Verordnung beschrieben, berechneten Daten hinsichtlich der gesamten chinesischen BEV-Kapazität und der Kapazitätsreserven nicht korrekt seien, i) da die vom CAAM gemeldeten Daten zum Produktionsvolumen, auf die sich die Kommission gestützt habe, viel breiter erfasst seien, da sie alle batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge beträfen und Waren umfassten, die nicht in die Warendefinition dieser Untersuchung fielen, wie Nutzfahrzeuge, Lieferwagen für den Warentransport usw. und leichte Nutzfahrzeuge mit einer Kapazität von mehr als neun Personen, und ii) aufgrund eines Schreibfehlers und der Verwendung einer falschen CAAM-Produktionszahl für den Untersuchungszeitraum.

(1099) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Bei den von der Kommission verwendeten Daten ging es um die Herstellung von BEV-Personenkraftwagen. Die Produktionsdaten für Nutzfahrzeuge werden vom CAAM getrennt gemeldet, und diese Daten wurden von der Kommission nicht verwendet. Darüber hinaus gibt es keine Belege dafür, dass die Daten für BEV-Personenkraftwagen Lieferwagen für die Beförderung von Gütern und Lieferwagen mit einer Kapazität von mehr als neun Personen umfassen. Darüber hinaus überprüfte die Kommission die vom CAAM für den Untersuchungszeitraum gemeldeten BEV-Produktionsdaten erneut und bestätigte, dass die in Tabelle 14 der vorläufigen Verordnung dargelegten Daten korrekt waren. Darüber hinaus gab es keinen Schreibfehler bei der Berechnung der Kapazität und der Kapazitätsreserven im Untersuchungszeitraum. Die von der CCCME ermittelte potenzielle Differenz ergibt sich aus der Rundung, da die genaue Kapazitätsauslastungsrate für den Untersuchungszeitraum 63,6 % betrug, während die Kommission in Tabelle 13 der vorläufigen Verordnung den gerundeten Betrag von 64 % aufführte. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1100) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Methode, die Extrapolation der Daten und die Berechnungen der Kommission auf den falschen und unbegründeten Annahmen beruhten, dass a) auf dem chinesischen Markt 100 chinesische Hersteller von BEV tätig seien und b) sich die Produktionskapazitäten all dieser Unternehmen in demselben Tempo entwickelt hätten wie die der 21 mitarbeitenden chinesischen Hersteller von BEV. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, die Kommission hätte nicht davon ausgehen dürfen, dass alle von Bloomberg genannten chinesischen Hersteller von Elektrofahrzeugen BEV herstellten und dass die 21 chinesischen Gruppen ausführender Hersteller, die im Rahmen der Untersuchung eine Stichprobenantwort übermittelten, nicht repräsentativ seien. Darüber hinaus brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission solle die Kapazitätsauslastungsrate der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen Hersteller von BEV und Tesla heranziehen, die von der Kommission zur Bewertung der Kapazitätsauslastungsrate der chinesischen Unternehmen überprüft worden sei. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1101) Wie in Erwägungsgrund 1139 der vorläufigen Verordnung erläutert, hat die chinesische Regierung keine Liste der Hersteller von BEV in China vorgelegt, weshalb die Kommission diesbezüglich auf öffentlich zugängliche Informationen zurückgreifen musste. Ob es in China 100 oder 50 Hersteller von BEV gibt, war jedoch, wie in Erwägungsgrund 1141 der vorläufigen Verordnung erläutert, unerheblich. Somit waren die Daten über Produktion, Kapazität und Kapazitätsreserven auf der Grundlage der von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern vorgelegten Informationen unvollständig, wie die vom CAAM veröffentlichten Informationen bestätigen. Letztere zeigten, dass sich die Gesamtproduktion von BEV in China auf 5,8 Mio. gegenüber von 3,9 Mio. belief, was der Gesamtproduktionsmenge der chinesischen ausführenden Hersteller entsprach, die ein Stichprobenformular einreichten. Da keine weiteren Informationen vorlagen, hatte die Kommission keine andere Wahl, als davon auszugehen, dass die chinesischen Hersteller von BEV, die sich im Rahmen der Untersuchung nicht gemeldet hatten, dieselbe Kapazitätsauslastung aufwiesen wie die chinesischen ausführenden Hersteller, die sich zur Berechnung der Gesamtkapazität und der Kapazitätsreserven von BEV in China gemeldet hatten. Darüber hinaus stellte die Kommission in Bezug auf das Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung, dass die Kommission die Kapazitätsauslastungsrate der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen BEV-Hersteller und von Tesla zugrunde legen und somit die von den nicht in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern gemeldeten Daten ignorieren sollte, fest, dass es keinen Grund oder objektiven Grund gab, die im Dossier verfügbaren Daten abzulehnen und diese durch Schätzungen zu ersetzen. Schließlich stellte die Kommission fest, dass weder die CCCME noch die chinesische Regierung genauere Daten über die Gesamtkapazität und die Kapazitätsreserven von BEV in China vorgelegt hatten. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1102) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Feststellung der Kommission, dass die chinesischen Kapazitäten von Verbrennungsmotoren erheblich sind und auf die Herstellung von BEV umgestellt werden können, lediglich eine Annahme darstellen würde. Sie brachten vor, dass die Kommission ihre Schätzung der chinesischen Verbrennungsmotorenkapazität auf eine Mischung von Presseberichten gestützt habe, obwohl weder Beweise dafür vorlägen, dass die Verbrennungsmotorenkapazität auf BEV umgestellt würde, noch es Grund zu der Annahme gebe, dass dies der Fall sei. Darüber hinaus erklärten die CCCME und die chinesische Regierung, dass sich ein großer Teil der BEV-Produktionskapazität in China im Eigentum der Unionshersteller befinde und diese sie zur Herstellung von BEV für den chinesischen Markt und den Unionsmarkt sowie für andere Drittlandsmärkte verwendet hätten.

(1103) In Erwägungsgrund 1142 der vorläufigen Verordnung hat die Kommission, in Ermangelung einer anderen zuverlässigeren Quelle zur Ermittlung der Produktionskapazität in China für NEV und Verbrennungsmotoren, Fahrgastdaten, die von China Daily übermittelt wurden herangezogen, wobei die Informationen der China Passenger Car Association verwendet wurden, sodass diese Informationen als hinreichend zuverlässig angesehen wurden, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass keine anderen Informationen verfügbar waren. Auch hier kritisierten die CCCME und die chinesische Regierung lediglich die von der Kommission verwendete Informationsquelle, legten jedoch keine genaueren Daten vor. Die Tatsache, dass die Verbrennungsmotoren-produktion auf die Herstellung von BEV umgestellt werden konnte, wurde von den Unionsherstellern während des Kontrollbesuchs vor Ort erläutert. Ob die chinesischen ausführenden Hersteller letztlich die Kapazität zur Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf BEV umstellen werden, ist jedoch nicht relevant, sondern allein die Frage, ob eine solche Umstellung realistisch durchführbar ist, was in der Tat der Fall ist. Darüber hinaus ist die Tatsache, dass sich ein Teil der Produktionskapazität in China im Besitz des Wirtschaftszweigs der Union befindet, ebenfalls unerheblich, da, wie in Erwägungsgrund 1131 der vorläufigen Verordnung erläutert, alle subventionierten Einfuhren von BEV mit Ursprung in China Gegenstand dieser Untersuchung sind, unabhängig davon, in wessen Besitz sich ein bestimmtes Unternehmen befindet. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1104) Nach der vorläufigen Unterrichten brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission bei der Berechnung der Kapazitätsreserven nicht die Auffassung vertreten habe, dass i) Hersteller im Fahrzeugherstellungssektor eine Kapazitätsauslastung von 100 %, z. B. aufgrund von Produktionsengpässen und Beschränkungen in der Lieferkette, nicht erreichen könnten, ii) die wichtigsten Hersteller von BEV laut öffentlich zugänglichen Daten eine Kapazitätsauslastung von fast 90 % hätten, iii) es viele regulatorische Anforderungen für den Verkauf in der Union gebe, die verhinderten, dass jeder Hersteller von BEV auch auf dem Unionsmarkt verkaufen könne und jedes in China hergestellte BEV auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden könne, iv) die geschätzten Kapazitätsreserven für BEV in China sich mit dem Anstieg der Inlandsnachfrage verringern würden, v) mehrere Hersteller ihre Produktion eingestellt bzw. ihre Produktionspläne aufgegeben hätten, weshalb es eindeutige Indikatoren für einen Kapazitätsabbau gebe. Darüber hinaus brachten diese Parteien vor, dass die chinesische Regierung ein strengeres System für behördliche Genehmigungen eingeführt habe, das sich auf Unternehmen ausgewirkt habe, wenn diese neue Elektrofahrzeuge in China herstellten, und wiesen darauf hin, dass dies auch von der Kommission in Erwägungsgrund 1143 der vorläufigen Verordnung anerkannt worden sei.

(1105) Wie in den Erwägungsgründen 1140 und 1141 der vorläufigen Verordnung erläutert, berechnete die Kommission die Kapazitätsauslastung aller 21 chinesischen ausführenden Hersteller, die ein Stichprobenformular einreichten, auf der Grundlage der von ihnen übermittelten Daten. Daher war die Tatsache, dass bestimmte Hersteller von BEV eine Kapazitätsauslastung von fast 90 % aufweisen, in diesem Zusammenhang unerheblich. Darüber hinaus gelangte die Kommission nicht zu dem Schluss, dass die gesamten Kapazitätsreserven der chinesischen ausführenden Hersteller in die Union gelenkt würden, sondern berechnete lediglich auf der Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden Informationen die potenziellen Kapazitätsreserven. Daher waren die zu den Ziffern i und iii angeführten Argumente nicht relevant. Wie bereits zuvor kritisierten die CCCME und die chinesische Regierung die von der Kommission verwendeten Quellen und Methoden, legten jedoch keine genaueren Daten oder überhaupt keine Daten vor. In Bezug auf Ziffer iv bewertete die Kommission die Inlandsnachfrage in China in den Erwägungsgründen 1145 bis 1148 der vorläufigen Verordnung und kam zu dem Schluss, dass der chinesische Inlandsmarkt die großen Kapazitätsreserven nicht absorbieren könnte. Daher kam die Kommission entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung nicht zu dem Schluss, dass kein Teil der Kapazitätsreserven durch die Inlandsnachfrage absorbiert wird, sondern dass die verfügbaren Kapazitätsreserven die Inlandsnachfrage in China bei Weitem übersteigen. Zu Ziffer v hat die CCCME keine Beweise zur Stützung ihrer Argumente vorgelegt. Darüber hinaus ist die in Erwägungsgrund 1143 der vorläufigen Verordnung erwähnte strengere Regelung für behördliche Genehmigungen an die künftige Kapazität in China geknüpft und hat daher keine Auswirkungen auf die für den Bezugszeitraum geschätzte chinesische Kapazität. Darüber hinaus wies die Kommission in demselben Erwägungsgrund auch darauf hin, dass ungeachtet des strengeren Regulierungssystems in China noch neue Hersteller von BEV wie der chinesische Hersteller intelligenter Unterhaltungselektronik Xiaomi errichtet wurden und dass weder die CCCME noch die chinesische Regierung diesen Informationen widersprochen hat, was darauf hindeutet, dass die strengeren Vorschriften als solche nicht verhindern, dass die Produktionskapazität in China weiter zunimmt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1106) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung zudem vor, dass es „ironisch und paradox“ sei, wie die Kommission die chinesischen ausführenden Hersteller von Überkapazitäten „beschuldigt“ und behaupte, dass die Gefahr erhöhter Einfuhren aus der VR China bestehe, obwohl i) die Kapazitätsreserven der Unionshersteller von BEV im Vergleich zur Nachfrage auf dem Unionsmarkt noch bedeutender seien und der chinesische Markt fast dreimal so groß sei wie der Unionsmarkt, ii) die Kapazitätsreserven in der Union in absoluten Zahlen den von der Kommission für China berechneten Kapazitätsreserven ähnelten und iii) die Kapazitätsreserven in der Union zugenommen hätten, während sie in China zurückgegangen seien.

(1107) Die Kommission hat China im Rahmen der Untersuchung keiner Überkapazitäten „beschuldigt“. Sie bewertete lediglich die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in China nach Artikel 8 Absatz 8 Buchstabe c der Grundverordnung als rechtliche Voraussetzung für die Beurteilung, ob im Rahmen dieser Untersuchung eine drohende Schädigung vorliegt. Die Feststellung der Überkapazität in China ist daher rein faktisch. Darüber hinaus sind die Kapazitätsreserven des Wirtschaftszweigs der Union für die Beurteilung der drohenden Schädigung durch die subventionierten BEV-Einfuhren aus China irrelevant. Ebenso wurde, wie in Abschnitt 5.3 der vorläufigen Verordnung und Abschnitt 5.3.2 der vorliegenden Verordnung erläutert, dass die Gefahr eines Anstiegs der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage der im Rahmen dieser Untersuchung gesammelten Fakten und Beweise festgestellt wurde. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1108) Nach der vorläufigen Unterrichtung widersprach der VDA der Schlussfolgerung der Kommission in der vorläufigen Verordnung, dass die Überkapazitäten in China zur Erhöhung der Einfuhren in die Union genutzt würden, da die Überkapazitäten in China nicht bedeuteten, dass die Abnehmer in der Union diese Einfuhren automatisch kaufen würden.

(1109) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Die Kommission hat in der vorläufigen Verordnung nicht behauptet, dass das Bestehen einer Überkapazität in China bedeutet, dass Abnehmer in der Union automatisch chinesische Überkapazitäten kaufen. Tatsächlich bewertete die Kommission in den Erwägungsgründen 1119 bis 1128 der vorläufigen Verordnung die Attraktivität des Unionsmarktes im Vergleich zu anderen potenziellen Ausfuhrmärkten für die chinesischen ausführenden Hersteller und kam in Erwägungsgrund 1129 der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass angesichts der Politik der chinesischen Regierung, chinesische Hersteller zur Ausfuhr von BEV zu ermutigen, der hohen Attraktivität des Unionsmarktes, der massiven Überkapazität in China sowie der Tatsache, dass die Menge der Einfuhren von BEV aus der VR China seit 2020 erheblich gestiegen ist, darauf hindeuten, dass diese Einfuhren kurzfristig weiter erheblich zunehmen und auch in den folgenden Jahren weiter zunehmen werden. Die Kommission kam auch zu dem Schluss, dass dieser Anstieg von Einfuhren hauptsächlich von den chinesischen Eigenmarken und den von chinesischen Unternehmen aufgekauften europäischen Marken ausgeht, was zulasten des Wirtschaftszweigs der Union geht, der wahrscheinlich weiterhin Marktanteile verlieren wird. Diese Schlussfolgerung wird, wie oben in Abschnitt 5.2.1 dargelegt, auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, aus denen hervorgeht, dass der Marktanteil der BEV chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich gestiegen ist und 14 % erreichte, während der Marktanteil der Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung hervorgeht, rückläufig ist. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1110) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass bei den vom CAAM gemeldeten und von der Kommission für den Untersuchungszeitraum verwendeten Produktionsdaten ein geringfügiger sachlicher Fehler vorliege (d. h. die Produktion belief sich auf 5 818 000 BEV und nicht auf 5 836 000 Stück).

(1111) Die Kommission stellte fest, dass sich dieser Schreibfehler tatsächlich auf der Website des CAAM befand. Die vom CAAM auf aggregierter Basis gemeldete Produktionsmenge für Januar bis September 2023 stimmte nicht mit der Summe der jeweiligen Produktion für die einzelnen Monate in diesem Zeitraum überein. Die Diskrepanz lag im August und September. Da der Kommission nicht bekannt war, welche Daten korrekt sind, und die Differenz in jedem Fall geringfügig war, änderte sie die Daten in Tabelle 14 der vorläufigen Verordnung nicht.

(1112) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die CCCME vor, ein Vergleich zwischen den von der Kommission in Tabelle 15 der vorliegenden Verordnung festgestellten BEV-Verkäufen in China und der Gesamtproduktion von BEV in Tabelle 14 der vorläufigen Verordnung zeige, dass es in jedem Jahr des Untersuchungszeitraums nur begrenzte oder gar keine Lagerbestände gebe und die gesamte chinesische BEV-Produktion verkauft werde. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dies scheine auch darauf hinzudeuten, dass es im Untersuchungszeitraum keine Kapazitätsreserven in Höhe von 3,2 Mio. BEV, wie von der Kommission berechnet, hätte geben können.

(1113) Die Kommission behauptete nicht, dass es in China Lagerbestände an BEV gibt. Darüber hinaus werden die Kapazitätsreserven entgegen dem Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung als Differenz zwischen Produktionskapazität und Produktion berechnet und haben nichts mit den Lagerbeständen zu tun. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1114) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1139 bis 1144 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

b) Nachfrage in China

(1115) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die von der Kommission in der vorläufigen Verordnung herangezogenen Daten zur gesamten Nachfrage nach BEV in China unterschätzt worden seien, und legten in diesem Zusammenhang den von PwC gemeldeten Verbrauch von BEV in China vor ([146]).

(1116) Im Fragebogen für die chinesische Regierung forderte die Kommission die chinesische Regierung auf, Daten zur zollamtlichen Erfassung von BEV in China vorzulegen. Die chinesische Regierung legte diesbezüglich jedoch keine Daten vor und trug vor, dass sie nicht über solche Daten verfüge. Die Kommission suchte daher, wie in den Erwägungsgründen 1145 und 1146 der vorläufigen Verordnung dargelegt, nach anderen Quellen, um die zollamtlichen Erfassungen/Nachfrage von BEV in China im Bezugszeitraum zu ermitteln. Auf dieser Grundlage stützte sich die Kommission bei ihrer Analyse auf öffentlich zugängliche überprüfbare Quellen, einschließlich des CAAM.

(1117) Die Kommission stellte fest, dass der PwC-Bericht keinen Hinweis darauf enthält, dass sich die Daten zu BEV nur auf Personenkraftwagen beziehen. Auf Ersuchen der Kommission bestätigte PwC, dass die gemeldeten Daten sowohl Personenkraftwagen als auch Nutzfahrzeuge umfassten ([147]). Auf der Grundlage dieser Informationen verglich die Kommission die vom CAAM und der chinesischen Regierung für den Verkauf von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen gemeldeten Daten mit dem im PwC-Bericht angegebenen Daten. Im Ergebnis besteht im Zeitraum 2020-2022, wie aus Tabelle 14 hervorgeht, nur eine geringe Differenz zwischen den von PwC gemeldeten Daten und den Gesamtverkäufen von BEV (Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge). Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung für den Untersuchungszeitraum die Daten für 2023 meldeten, die als irreführend angesehen wurden, da der Untersuchungszeitraum von Oktober 2022 bis September 2023 reichte. Darüber hinaus kann der genaue Betrag für den Untersuchungszeitraum für die zollamtliche Erfassung nicht auf der Grundlage der von PwC gemeldeten Daten berechnet werden.

([146]) https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html.
([147]) t24.007106.

(1118) Die Kommission konnte ihre vorläufige Sachaufklärung daher vernünftigerweise auf die beim CAAM verfügbaren Daten stützen.

Tabelle 14

Verkäufe von Elektrofahrzeugen in China

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Vom CAAM gemeldete Verkäufe von BEV-Personenkraftwagen	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Vom CAAM gemeldete Verkäufe von BEV-Nutzfahrzeugen	116 000	182 000	331 000	410 000
Gesamt	1 116 000	2 916 000	5 364 000	6 264 000
Zulassungen von BEV, die von PwC gemeldet wurden	1 065 557	2 901 000	5 351 000	k. A.

(1119) Da jedoch keine anderen zuverlässigeren Informationen verfügbar sind, ersetzte die Kommission die Daten in Tabelle 15 der vorläufigen Verordnung durch die Daten in Tabelle 15 unten, in der sie die Nachfrage nach BEV in China auf der Grundlage der vom CAAM gemeldeten Verkäufe von BEV-Personenkraftwagen und der Einfuhren von BEV berechnet hat, da sie der Ansicht war, dass dies ein genaueres Bild der Nachfrage in China vermittelt. Da darüber hinaus nicht klar war, ob die vom CAAM gemeldeten Verkäufe von BEV die Ausfuhren von BEV nicht umfassten, berechnete die Kommission zur Vermeidung einer Überschätzung der Nachfrage in China auch die Nachfrage nach BEV in China auf der Grundlage der vom CAAM gemeldeten Verkäufe von BEV-Personenkraftwagen und der Einfuhren von BEV, abzüglich des Ausfuhrvolumens.

Tabelle 15

Nachfrage nach BEV in China

(in Stück)	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Vom CAAM gemeldete Verkäufe von BEV-Personenkraftwagen	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Importe von BEV	8 201	2 215	3 499	13 930
Gesamtabsatz (Nachfrage)	1 008 201	2 736 215	5 036 499	5 867 000
Exporte von BEV	33 731	171 822	328 391	486 550
Verkäufe ohne Ausfuhren (Nachfrage)	974 470	2 564 393	4 708 108	5 380 450

Quelle: CAAM und GTA (HS-Code 8703 80).

(1120) Daher wurde die Nachfrage nach BEV in China im Untersuchungszeitraum auf 5,4 bis 5,9 Mio. BEV geschätzt.

(1121) Daraus folgt, dass der erste Satz des Erwägungsgrunds 1148 der vorläufigen Verordnung durch den nachstehenden Erwägungsgrund ersetzt wird.

(1122) Ein Anstieg des Marktes für BEV in China um 20 % im Jahr 2024 bedeutete 6,5 Mio. bis 7,0 Mio. BEV gegenüber einer Kapazität von mehr als 9 Mio. BEV.

(1123) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten nach der vorläufigen Unterrichtung ferner vor, dass der chinesische BEV-Markt in absoluten Zahlen viel größer sei als der Unionsmarkt und die Wachstumsrate auch deutlich höher sei als diejenige auf dem Unionsmarkt, was die Kommission in ihren vorläufigen Schlussfolgerungen nicht berücksichtigt habe. Der CCCME und der chinesischen Regierung zufolge hat die Kommission es auch versäumt, die erwartete Wachstumsrate in China zu berücksichtigen. Daher brachten diese Parteien vor, dass der chinesische Markt aus kommerzieller Sicht für chinesische BEV-Hersteller viel attraktiver und viel wichtiger sei. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1124) In der vorläufigen Verordnung hat die Kommission in den Erwägungsgründen 1119 bis 1129 ausführlich dargelegt, warum sie der Auffassung war, dass der Unionsmarkt für die chinesischen Ausführer attraktiv ist. Diese Feststellungen wurden in den Erwägungsgründen 1045 bis 1060 dieser Verordnung bestätigt. In diesem Zusammenhang ist es unerheblich, ob der chinesische Markt größer ist als der Unionsmarkt, da nachgewiesen wurde, dass die Überkapazität in China trotz dieser Tatsache deutlich über der (erwarteten) Inlandsnachfrage liegt und freie Kapazitäten wahrscheinlich weitgehend auf den Unionsmarkt gelenkt werden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1125) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Kommission das erwartete Wachstum der chinesischen Inlandsnachfrage nicht bewertet habe, obwohl sie eine vorausschauende Analyse habe durchführen müssen. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt.

(1126) Diese Behauptung war sachlich falsch. In den Erwägungsgründen 1146 und 1148 der vorläufigen Verordnung schätzte die Kommission, dass die Nachfrage nach BEV in der VR China im Jahr 2024 um 20 % steigen wird.

(1127) Daher wurden die in den Erwägungsgründen 1145 bis 1148 der vorläufigen Verordnung dargelegten Schlussfolgerungen, in ihrer durch die Erwägungsgründe 1119 bis 1122 der vorliegenden Verordnung geänderten Fassung, bestätigt.

c) Ausfuhren aus China und Verfügbarkeit anderer Ausfuhrmärkte

(1128) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Gesamtausfuhrmenge aus China und die von der Kommission in Tabelle 16 der vorläufigen Verordnung gemeldete Menge der Ausfuhren in die Union zu hoch angesetzt seien. Sie meldeten niedrigere Daten, da die Quelle für diese Daten die chinesische Zollstatistik sei, die genauer sei als die von der Kommission verwendete GTA.

(1129) Wie in Erwägungsgrund 737 der vorliegenden Verordnung erläutert, übermittelte die chinesische Regierung in ihrer Antwort auf den Fragebogen sehr ähnliche Ausfuhrdaten wie die von der Kommission in Tabelle 16 der vorläufigen Verordnung verwendeten. Daher war unklar, warum die chinesische Regierung diese Daten infrage stellte. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht erläutert hatten, welchen chinesischen Warencode sie für die vorgelegten Daten verwendet hatten. Es sei darauf hingewiesen, dass auch die GTA Ausgangsdaten aus der chinesischen Zollstatistik verwendet. Wie in Erwägungsgrund 738 der vorliegenden Verordnung dargelegt, verwendete die Kommission bei der Extraktion der Ausfuhrdaten aus dem GTA den HS-Code 8703 80. Darüber hinaus zeigt der Vergleich der von der CCCME und der chinesischen Regierung vorgelegten Daten mit den in Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung enthaltenen Daten der tatsächlich verkauften und zugelassenen chinesischen BEV, dass die Zahl der zugelassenen chinesischen BEV auf der Grundlage von EUA und S&P Global Mobility stets deutlich höher war als die eingeführten BEV, was darauf hindeutet, dass die von der CCCME und der chinesischen Regierung in die Union ausgeführte Menge chinesischer BEV erheblich unterbewertet war.

Tabelle 16

Ausfuhren aus der VR China in die Union im Vergleich zu registrierten BEV-Einfuhren aus China

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Von der CCCME gemeldete chinesische Ausfuhren in die EU	16 930	66 079	200 096	296 637
Zugelassene chinesische BEV gemäß Tabelle 2b der vorläufigen Verordnung	18 934	132 768	246 090	346 345
Differenz	12 %	101 %	23 %	17 %

(1130) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1149 bis 1152 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

d) Schlussfolgerung

(1131) Die in Erwägungsgrund 1153 der vorläufigen Verordnung dargelegten Schlussfolgerungen wurden bestätigt.

5.3.4. *Preisniveau der subventionierten Einfuhren*

(1132) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass i) die Kommission die Preise der Eigenimporte trotz ihrer Relevanz für die gesamten BEV-Einfuhren aus China im gesamten Bezugszeitraum nicht bewertet habe, ii) die Kommission eine falsche und nicht repräsentative Feststellung einer Preisunterbietung für ein Jahr des Bezugszeitraums getroffen habe, d. h. im Untersuchungszeitraum auf der Grundlage der Daten der in die Stichprobe einbezogenen BEV-Hersteller chinesischer Marken, und die Analyse der Preiserhöhung auf einem Vergleich mit den Verrechnungspreisen der chinesischen BEV-Einfuhren und auf einer anderen Handelsstufe gestützt habe, iii) da die Kommission festgestellt habe, dass Wettbewerber einen Einfluss auf die Preise von BEV auf dem Unionsmarkt haben und die führenden BEV-Marken und Modelle auf dem Unionsmarkt die durch die Unionshersteller hergestellten BEV waren, daraus folge, dass die Preise der BEV chinesischer Marken von denen ihrer Wettbewerber der Hauptmodelle beeinflusst wurden und nicht umgekehrt, iv) es weder eine Bewertung der zukünftigen Bepreisung chinesischer BEV-Importe und der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union noch eine Bewertung der Entwicklung der Kosten des Wirtschaftszweigs der Union gegeben habe und es damit keine Grundlage für diesbezügliche Prognosen zukünftiger Entwicklungen gegeben habe.

(1133) Zu Ziffer i ist zu sagen, dass wie in Erwägungsgrund 1131 der vorläufigen Verordnung erläutert, alle subventionierten Einfuhren von BEV mit Ursprung in der VR China unabhängig von der Eigentümerstruktur eines bestimmten Unternehmens Gegenstand dieser Untersuchung waren. In Bezug auf Ziffer ii wurden die Stellungnahmen zu Preisunterbietung und Preiserhöhungen bereits in den Erwägungsgründen 764 bis 811 dieser Verordnung behandelt. Zu Ziffer iii sei daran erinnert, dass die chinesischen BEV-Einfuhren die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union für BEV im Untersuchungszeitraum, wie in Erwägungsgrund 1029 der vorläufigen Verordnung dargelegt, um durchschnittlich 12,7 % unterboten. Was schließlich Ziffer iv betrifft, so gab es bei der Bestimmung der Preisunterbietung und der Verhinderung von Preiserhöhungen im Untersuchungszeitraum keine derartigen rechtlichen Anforderungen. Im Hinblick auf die künftige Entwicklung der Einfuhren hat die Kommission alle Kriterien des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung, dem geltenden rechtlichen Standard, bewertet. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1134) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Untersuchung habe ergeben, dass über die Preise der chinesischen BEV-Einfuhren keine mit denen der BEV-Hersteller in der Union vergleichbaren Daten für jedes Jahr des Bezugszeitraums vorlägen, um i) zu einer Feststellung über niedrige Preise der chinesischen BEV-Einfuhren im gesamten Bezugszeitraum und ii) zu der Feststellung zu gelangen, dass die niedrigen Preise dieser Einfuhren es ihnen ermöglichten, im Bezugszeitraum Marktanteile von den Unionsherstellern zu übernehmen. Daher argumentierte die CCCME, dass die Bewertung der drohenden Schädigung durch die Kommission allein auf dieser Grundlage nicht mit den Artikeln 15.1, 15.2 und 15.7 des Subventionsübereinkommens vereinbar sei.

(1135) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Wie in Erwägungsgrund 793 der vorliegenden Verordnung erläutert, führte die Kommission zur Analyse der Preiseffekte zwei alternative Bewertungen des Preiseffekts durch, nämlich i) die Preisunterbietung und ii) die Verhinderung von Preiserhöhungen (d. h., die Einfuhren verhindern, dass der Wirtschaftszweig der Union den Verkaufspreis erhöht, was zu einem Verlust an Rentabilität führt). Die Preisunterbietung wurde für den Untersuchungszeitraum ermittelt und ergab eine Preisunterbietung von mindestens 12,7 %.

(1136) Wie in Erwägungsgrund 1033 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wurde die Verhinderung von Preiserhöhungen für den gesamten Bezugszeitraum geprüft. Die Entwicklung der Verkaufspreise und der Herstellstückkosten in der Union im gesamten Bezugszeitraum in Tabelle 7 der vorläufigen Verordnung zeigte eine erhebliche Verhinderung einer Preiserhöhung. Der Wirtschaftszweig der Union konnte seine Preise nicht so stark erhöhen, dass seine Kosten damit gedeckt wurden. Dies bedeutete, dass der Wirtschaftszweig der Union im gesamten Bezugszeitraum Verluste bei den Verkäufen von BEV verzeichnete. Darüber hinaus ist der BEV-Markt, wie in Erwägungsgrund 1080 der vorläufigen Verordnung erläutert, ein stark wettbewerbsorientierter und sich rasch entwickelnder Markt mit sehr transparenten Preisen, was den BEV-Markt sehr preisempfindlich macht. Daher konnten die Niedrigpreis-BEV aus China einen erheblichen Preisdruck auf die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union ausüben. Ohne die Einfuhren aus China wäre der Wirtschaftszweig der Union in der Lage gewesen, mehr auf dem Unionsmarkt herzustellen und zu verkaufen und die Fixkosten zu decken und somit die Herstellstückkosten der BEV zu senken und dadurch seine finanziellen Verluste zu verringern oder sogar Gewinne zu erzielen. Dieser Preisdruck verschärfte sich im Untersuchungszeitraum, als der Marktanteil der chinesischen BEV am höchsten war und die finanziellen Verluste des Wirtschaftszweigs der Union zu steigen begannen, sodass die positive Entwicklung der Jahre 2020 und 2022 umgekehrt wurde. Die Verluste des Wirtschaftszweigs der Union nahmen nach dem UZ weiter zu. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1137) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1154 bis 1156 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

5.3.5. *Höhe der Lagerbestände*

(1138) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Bewertung der Lagerbestände durch die Kommission nicht ausreiche, um zu dem Schluss zu gelangen, dass ein erheblicher Anstieg der Einfuhren und eine bedeutende Schädigung vorlägen, da i) die Kommission die Lagerbestände in China, die in die Union ausgeführt werden könnten, nicht bewertet habe und da die Lagerbestände der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller sich bereits in der Union befänden und in der Einfuhrmenge berücksichtigt worden seien, ii) die Presseberichte über hohe Lagerbestände bestimmter chinesischer BEV-Marken auf Hörensagen beruhten, keine tatsächlichen Beweise von den Zollbehörden seien und die Kommission daher diesen Aspekt bei den Zollbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten der Union hätte prüfen müssen, iii) die Kommission keine begründete Erklärung vorgebracht habe, warum das grundlegende Geschäftsprinzip, dass BEV generell auf Auftrag hergestellt werden, das für den Wirtschaftszweig der Union gelte, für die chinesischen Hersteller nicht gegolten habe.

(1139) Erstens kam die Kommission in der vorläufigen Verordnung auf der Grundlage aller in den Erwägungsgründen 1106 bis 1164 erläuterten Elemente zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus der VR China in absehbarer Zukunft erheblich zunehmen werden und somit nicht nur auf den Lagerbeständen chinesischer BEV in der Union beruhten. Zweitens bewertete die Kommission in Bezug auf Ziffer i, wie in den Erwägungsgründen 1010 bis 1017 der vorläufigen Verordnung erläutert, sowohl die Einfuhren aus der VR China als auch die Einfuhren aus der VR China, die verkauft und somit in der Union zollamtlich erfasst wurden. Daher sind die BEV-Bestände in der Union an chinesischen BEV ein relevanter Indikator für den künftigen Druck, den die chinesischen BEV auf den Wirtschaftszweig der Union ausüben werden, da diese Mengen eindeutig hauptsächlich für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bestimmt sind. Drittens handelte es sich in Bezug auf Ziffer ii bei den Informationen aus dem Pressebericht nicht um bloßes Hörensagen, sondern um von den Journalisten gemeldeten Informationen, wie in Erwägungsgrund 1158 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Viertens stellte die Kommission in Bezug auf Ziffer iii bezüglich der Erläuterung, warum das grundlegende Geschäftsprinzip, dass BEV im Allgemeinen auf Bestellung hergestellt werden auf den Wirtschaftszweig der Union aber nicht auf den chinesischen Wirtschaftszweig keine Anwendung fand, fest, dass es sich um eine Tatsache handelt, die für den Wirtschaftszweig kennzeichnend ist, weshalb die Kommission nicht erklären musste, warum dies der Fall war. Außerdem stellte die Kommission fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung keine gegenteiligen Beweise vorgelegt hat. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1140) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der VDA vor, dass ein Vergleich zwischen den Lagerbeständen der Einfuhren aus der VR China in der Union und den geringen Lagerbeständen des Wirtschaftszweigs der Union irreführend sei, da der Wirtschaftszweig der Union auf Bestellung arbeite und daher über geringere Lagerbestände verfüge, was eine Eigenschaft des Automobilmarkts der Union sei, die hätte berücksichtigt werden müssen. Außerdem sei die Tatsache, dass in den europäischen Häfen hohe Lagerbestände vorhanden seien, irrelevant, da diese Mengen noch Käufer finden müssten.

(1141) Entgegen dem Vorbringen des VDA hat die Kommission keinen derartigen Vergleich vorgenommen. Tatsächlich stellte die Kommission in Erwägungsgrund 1157 der vorläufigen Verordnung fest, dass die Lagerbestände chinesischer BEV auf dem Unionsmarkt zum Verkauf auf dem Unionsmarkt verfügbar waren. Darüber hinaus verweist die Kommission auf ihre Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 1139 der vorläufigen Verordnung, in denen die Tatsache, dass hohe Lagerbestände verfügbar waren, die Unmittelbarkeit der drohenden Schädigung der Unionshersteller verstärkt hat. Dabei ist es unerheblich, ob Käufer für diese Bestände gefunden wurden oder noch zu finden waren, insbesondere angesichts des erwarteten Marktwachstums für BEV. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1142) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte Unternehmen 18 vor, dass andere Gründe für das Bestehen von Lagerbeständen vorliegen könnten, z. B. ein begrenzter Markterfolg chinesischer Marken, und dass die diesbezüglichen Schlussfolgerungen der Kommission daher falsch seien.

(1143) Dieses Vorbringen wurde als spekulativ angesehen, da es nicht durch weitere Beweise untermauert wurde und ohne jegliche Grundlage erfolgte. Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass die Daten für die Zeit nach dem UZ zeigten, dass der Marktanteil der chinesischen Marken, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung hervorgeht, erheblich gestiegen ist und daher nicht als begrenzter Markterfolg angesehen werden kann. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1144) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Lagerbestände der chinesischen Ausführer in der Union in der Zeit nach dem UZ nicht übermäßig und tatsächlich äußerst begrenzt gewesen seien.

(1145) Die Kommission wies diesen Einwand in Erwägungsgrund 973 der vorliegenden Verordnung zurück.

(1146) Deshalb wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 1157 bis 1159 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

5.3.6. *Vorhersehbarkeit und unmittelbares Bevorstehen veränderter Umstände*

(1147) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission i) die Änderung der Umstände, die zu einer Situation führen würden, in der die mutmaßliche Subventionierung in Zukunft eine Schädigung verursachen würde, nicht konkretisiert habe, ii) keine angemessene Erklärung für die Veränderung der Umstände vorgelegt habe, die zu einer Situation führen würden, in der die mutmaßliche Subventionierung eine „klar vorhersehbare und unmittelbar bevorstehende" Schädigung verursachen würde, und iii) nicht konkretisiert habe, auf welcher Grundlage die Schädigung als vorhersehbar und unmittelbar bevorstehend angesehen werden könne, da die meisten Einfuhren Eigenimporte der Unionshersteller darstellen würden und die Kommission das erwartete Nachfragewachstum in der Union nicht berücksichtigt habe, was jegliche Annahme des Eintritts einer Schädigung ausschließe.

(1148) Bezüglich der Ziffern i und ii wurden die fraglichen Erläuterungen in den Erwägungsgründen 1162 und 1163 der vorläufigen Verordnung gegeben. Zu Ziffer iii ist zu sagen, dass wie in Erwägungsgrund 1131 der vorläufigen Verordnung erläutert, alle subventionierten Einfuhren von BEV mit Ursprung in China unabhängig von der Eigentümerstruktur eines bestimmten Unternehmens Gegenstand dieser Untersuchung sind. Weiterhin hat die Kommission in Erwägungsgrund 1162 der vorläufigen Verordnung erläutert, dass vor dem Hintergrund eines boomenden Verbrauchs der Wirtschaftszweig der Union während des gesamten Bezugszeitraums kontinuierlich Marktanteile auf Kosten der subventionierten Einfuhren aus der VR China verloren und den Tiefpunkt im Untersuchungszeitraum erreicht hat. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1149) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die Geely Group ferner vor, dass die Feststellungen der Kommission nicht auf eine Änderung der Umstände hinwiesen, die etwas anderes nahelegen würde. Diesbezüglich erklärte die Geely Group, dass die Kommission in Erwägungsgrund 1169 der vorläufigen Verordnung die Auffassung vertreten habe, dass die Veränderung der Umstände gegeben sei, da sich die Rentabilität, die Kapitalrendite und der Cashflow im Untersuchungszeitraum verschlechtert hätten; diese Tatsachenfeststellungen stünden jedoch im Widerspruch zu den Feststellungen der Kommission in Erwägungsgrund 1099 der vorläufigen Verordnung, wonach Rentabilität und Kapitalrendite im gesamten Bezugszeitraum „positive Entwicklungen" aufwiesen.

(1150) Aus Tabelle 10 der vorläufigen Verordnung geht eindeutig hervor, dass die Rentabilitätsspanne des Wirtschaftszweigs der Union zwischen 2020 und 2022 von – 22,3 % auf – 8,9 % anstieg und dann im Untersuchungszeitraum auf – 10,8 % zurückging. Die Kapitalrendite und der Cashflow wiesen dieselbe Entwicklung auf wie die Rentabilitätsspanne, d. h., sie stiegen zwischen 2020 und 2022 an und verschlechterten sich dann im Untersuchungszeitraum. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1151) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die Geely Group ferner vor, die Kommission habe nicht erläutert, wie sie eine drohende Schädigung feststellen und gleichzeitig feststellen könne, dass sich der Wirtschaftszweig der Union in Bezug auf mehrere Schlüsselindikatoren wie Rentabilität, Kapitalrendite, Kapazitätsauslastung, Produktivität, Verkaufsmenge und Ausfuhrmenge im Bezugszeitraum positiv entwickelt habe. Die Geely Group argumentierte, es gebe keine Grundlage für die Annahme, dass sich diese positiven Trends in Zukunft umkehren würden. Die Geely Group brachte ferner vor, dass, wenn im Untersuchungszeitraum keine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union vorliege, keine Schädigung zu erwarten sei und unmittelbar bevorstehe, wenn die Ursache für die positiven Entwicklungen im Untersuchungszeitraum fortbestehen und sich nach dem Untersuchungszeitraum wahrscheinlich noch verstärken würden.

(1152) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. In Erwägungsgrund 996 erläuterte die Kommission, dass die Umstellung des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV einen relevanten Faktor darstellt, der sich auf eine Reihe von Indikatoren im Zusammenhang mit der Lage des Wirtschaftszweigs auswirkt. Darüber hinaus erläuterte die Kommission in den Erwägungsgründen 1095 bis 1099 der vorläufigen Verordnung, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union vor dem Hintergrund des Übergangs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV auf den Unionsmarkt analysiert werden muss, und fasste die Feststellungen zum Unionsverbrauch, zu den Einfuhren aus der VR China und bei der Analyse der Schadensindikatoren zusammen. Weiterhin erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 1102 der vorläufigen Verordnung, dass der Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV gegen Ende des Bezugszeitraums und insbesondere im Untersuchungszeitraum behindert wurde, als die höchsten Mengen der Einfuhren aus der VR China und der größte Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union zu beobachten waren. Dies zeigte sich auch daran, dass trotz der sich verbessernden Entwicklungen bei einigen Indikatoren im Bezugszeitraum die meisten Finanzindikatoren immer noch negativ waren und sich sogar im Untersuchungszeitraum verschlechterten, darunter Rentabilität, Kapitalrendite und Cashflow. Noch deutlicher war, dass die Marktanteile im gesamten Bezugszeitraum kontinuierlich zurückgingen und am Ende des Untersuchungszeitraums ihr niedrigstes Niveau erreichten. Schließlich erläuterte die Kommission in Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung alle Elemente, die für die Feststellung einer drohenden Schädigung nach Artikel 8 Absatz 8 der Grundverordnung sprechen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

5.3.7. *Sonstige Stellungnahmen*

(1153) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte die Geely Group vor, die Kommission habe Beweise unberücksichtigt gelassen, die zeigten, dass der Übergang zu BEV weitergehen und sich voraussichtlich beschleunigen werde, auch zum Vorteil der Unionshersteller, was auf die Markt- und Regulierungsdynamik zurückzuführen sei, wie das Verbot des Verkaufs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035 und die verbindlichen Ziele zur Beschleunigung des Aufbaus der Infrastruktur für BEV in der gesamten Union ([148]).

(1154) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Wie in Erwägungsgrund 996 der vorläufigen Verordnung erläutert, ist die Umstellung des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf BEV in diesem Fall ein relevanter Faktor, der sich auf eine Reihe von Indikatoren im Zusammenhang mit der Lage des Wirtschaftszweigs auswirkt. Darüber hinaus wurde in Erwägungsgrund 1009 der vorläufigen Verordnung erläutert, dass der Anstieg der Zahl der zugelassenen BEV an allen Pkw-Zulassungen auf einen schrittweisen Übergang des Unionsmarktes von Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotor zu BEV hinweist, der sich im Untersuchungszeitraum auf 14,6 % belief, wie aus Tabelle 1 der vorläufigen Verordnung hervorgeht. Weiterhin hat die Kommission in den Erwägungsgründen 1222 und 1223 der vorläufigen Verordnung die Auswirkungen des europäischen Grünen Deals ([149]) und der spezifischen Emissionsziele für alle neuen Personenkraftwagen dargelegt. Außerdem erläuterte die Kommission in Erwägungsgrund 1224 der vorläufigen Verordnung, dass die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen insbesondere durch einen wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen an der Flotte erreicht werden können. Der Wirtschaftszweig der Union wird jedoch aufgrund des raschen Anstiegs der Einfuhren subventionierter BEV aus China, die zu schädigenden Preisen auf dem Unionsmarkt verkauft werden, nicht in der Lage sein, genügend BEV herzustellen und auf dem Unionsmarkt zu verkaufen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

([148]) Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1).

([149]) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en.

(1155) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME, die chinesische Regierung und die Geely Group vor, dass die Kommission die derzeitige und zukünftige Unterstützung für den Wirtschaftszweig der Union für BEV auf der Ebene der Union und der Mitgliedstaaten nicht berücksichtigt habe.

(1156) Die Unterstützung, die der Wirtschaftszweig der Union angeblich erhält oder künftig erhalten wird, hat keinen Einfluss auf die Untersuchung, da sie nicht mit den anfechtbaren Subventionen vergleichbar ist, die die chinesischen ausführenden Hersteller von BEV erhalten und die eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachen. Jegliche Unterstützung, die der Wirtschaftszweig der Union erhält, ist in jedem Fall nicht anfechtbar und verursacht keine Schädigung der chinesischen Hersteller von BEV, da der Wirtschaftszweig der Union nur sehr geringe Mengen an BEV nach China ausführt. Darüber hinaus folgt aus der Frage, ob der Wirtschaftszweig der Union Unterstützung erhält, nicht, dass dieser auf dem Unionsmarkt zu unfairen Bedingungen konkurrieren muss. Die subventionierten chinesischen BEV, die zu niedrigen Preisen verkauft werden, drohen dem Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung zu verursachen und somit die gleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt zu verfälschen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1157) Nach der vorläufigen Unterrichtung wies die Geely Group darauf hin, dass aus der vorläufigen Verordnung hervorgehe, dass die wahrgenommene Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union von BEV chinesischer Marken wie der Geely Group herrühre, die Kommission jedoch die Tatsache verschleiere, dass der Marktanteil dieser Einfuhren im Untersuchungszeitraum nur 7,3 % betragen habe, während die meisten Einfuhren aus der VR China von den Unionsherstellern und Tesla stammten. Die Geely Group erklärte ferner, dass die Entscheidung der Unionshersteller, globale Lieferketten in China einzurichten, nicht die Feststellung rechtfertigen könne, dass sich diese Unionshersteller in einer prekären Lage befänden. Darüber hinaus erklärte die Geely Group, dass die Kommission durch die Gewährung von Anonymität an die Unionshersteller diesen Faktor noch stärker verschleiert habe.

(1158) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. In den Erwägungsgründen 1135 bis 1138 zeigte die Kommission, dass es in absehbarer Zukunft wahrscheinlich zu einem Anstieg der Marktanteile vor allem chinesischer Marken kommen wird. Wie in Erwägungsgrund 1071 erläutert, wurde diese Schlussfolgerung auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt zeigten, dass die Einfuhren der chinesischen Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14 % angestiegen sind, während die Einfuhren von europäischen Erstausrüster zurückgingen, wie aus Tabelle 13 dieser Verordnung ersichtlich ist. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1159) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte NIO vor, dass die Feststellungen der Kommission, wonach dem Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung drohe, auf Vermutungen und entfernten Möglichkeiten und nicht auf Fakten beruhten, da i) der Wirtschaftszweig der Union seine Produktionsmenge, seine Kapazität und seinen Absatz im Bezugszeitraum erheblich gesteigert habe und ii) der einzige Faktor, der eine negative Entwicklung aufweise, der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union sei, was nicht ausreiche, um nachzuweisen, dass eine bedeutende Schädigung unmittelbar drohe.

(1160) Diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Entgegen dem Vorbringen von NIO kam die Kommission in der vorläufigen Verordnung zu dem Schluss, dass eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union drohte, die auf der Grundlage aller in Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung erläuterten und durch die vorliegende Verordnung bestätigten Elemente eindeutig vorhersehbar ist und unmittelbar bevorsteht. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

5.4. **Schlussfolgerung**

(1161) Daher bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 1167 bis 1169 der vorläufigen Verordnung dargelegten Schlussfolgerungen zum Vorliegen einer eindeutig vorhersehbaren und unmittelbar bevorstehenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union am Ende des Untersuchungszeitraums.

6. **SCHADENSURSACHE**

6.1. **Bewertung**

(1162) In ihren vorläufigen Feststellungen unterschied und trennte die Kommission die Auswirkungen aller bekannten Faktoren (Einfuhren aus anderen Drittländern, Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union, nachfragebezogene Faktoren, Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs für BEV der Union, Wettbewerb zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und BEV, Mangel an Skaleneffekten und Start-up-Unternehmen, Angebotsfragen, Unionspolitik für Biokraftstoffe und Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China) auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union von den schädigenden Auswirkungen der subventionierten Einfuhren. Die Kommission stellte fest, dass die Auswirkungen dieser anderen Faktoren den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der drohenden Schädigung weder einzeln noch kumulativ abschwächten.

(1163) Nach der Erhebung der Daten für die Zeit nach dem UZ nach der Einführung der vorläufigen Maßnahmen zeigen die vierteljährlichen Daten zu den Produktionskosten und Verkaufspreisen der Unionshersteller im vierten Quartal 2023 (siehe Tabelle 10 dieser Verordnung), dass sich die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union, wie in Erwägungsgrund 961 der vorliegenden Verordnung erläutert, weiter verschlechterte, was die vorläufigen Feststellungen der Kommission stützt.

(1164) Die jüngsten Einfuhrdaten auf der Grundlage der zollamtlichen Erfassung (für das vierte Quartal 2023 bis zum zweiten Quartal 2024) aus China zeigten einen anhaltenden Anstieg, der aus Tabelle 7b hervorgeht und in Erwägungsgrund 951 dieser Verordnung erläutert wird, wobei die Einfuhren chinesischer Marken auf der Grundlage der zollamtlichen Erfassung einen erheblichen Marktanteil von 14,1 % im zweiten Quartal 2024, von 8,5 % im letzten Quartal des Untersuchungszeitraums (d. h. im dritten Quartal 2023) ausgehend, verzeichneten, wie aus Tabelle 12 dieser Verordnung hervorgeht, und die Unionshersteller litten nach wie vor unter den Auswirkungen eines unverminderten Preisdrucks durch chinesische ausführende Hersteller und der anhaltenden Marktdurchdringung, die die Unionshersteller daran hinderten, ihre Rentabilität zu verbessern. Darüber hinaus betrieb SAIC im Juli 2024 eine sehr aggressive Verkaufsförderung in Deutschland, bei der dem Verbraucher ein Rabatt von 8 592 EUR eingeräumt wurde, wenn der Verbraucher einen MG4-BEV in bar kaufte und gleichzeitig einen Leasingvertrag ([150]) für einen anderen MG4 abschloss.

(1165) Vor diesem Hintergrund bestätigte die Kommission in Übereinstimmung mit Abschnitt 6 der vorläufigen Verordnung ihre Schlussfolgerung, dass sich die subventionierten Einfuhren aus der VR China nachteilig auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirkten und eine drohende bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten, während andere Faktoren diesen ursächlichen Zusammenhang weder einzeln noch kumulativ abschwächten.

6.2. **Stellungnahmen der interessierten Parteien nach der vorläufigen und der endgültigen Unterrichtung**

(1166) Nach der vorläufigen Unterrichtung gingen Stellungnahmen der chinesischen Regierung, der CCCME, der Geely Group, der SAIC Group, der SAIC-Group, des Unternehmens 24 und von NIO ein. Die SAIC Group widersprach der Bewertung der Kommission im Allgemeinen, ohne auf eine spezifische Feststellung Bezug zu nehmen und ohne weitere Einzelheiten vorzulegen, sondern verwies lediglich auf die Stellungnahmen der CCCME, der chinesischen Regierung und anderer interessierter Parteien, insofern die in diesen Stellungnahmen enthaltenen Aussagen nicht im Widerspruch zu den eigenen Argumenten der SAIC Group standen, die in anderen Teilen der Bewertung vorgebracht wurden.

(1167) Stellungnahmen nach der endgültigen Unterrichtung gingen von der CCCME, der chinesischen Regierung und Unternehmen 24 ein.

(1168) Unternehmen 24 äußerte sich umfassend zur Ursache der drohenden Schädigung. Diese betrafen die nachstehend erörterten Fragen wie den Zugang zu kritischen Rohstoffen und Batterien. Unternehmen 24 wies auch auf den Preisdruck durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und die Auswirkungen der Verringerung oder des Auslaufens von Programmen der Mitgliedstaaten zur Subventionierung von Verbrauchern hin. Diese Stellungnahmen enthielten keine neuen Argumente, und unter Berücksichtigung der ausführlichen Stellungnahmen der CCCME und der chinesischen Regierung werden diese Stellungnahmen hier generell nicht wiederholt. In Bezug auf Programme zur Subventionierung von Verbrauchern stellt die Kommission jedoch fest, dass diese Programme nur in bestimmten Mitgliedstaaten verringert werden oder auslaufen und sich dies auf alle Unternehmen, die BEV auf dem Unionsmarkt verkaufen, und nicht nur auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würde.

6.2.1. *Auswirkungen der subventionierten Einfuhren*

(1169) Nach der vorläufigen Unterrichtung wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung mehrere Stellungnahmen zu den in der vorläufigen Verordnung dargelegten Auswirkungen der subventionierten Einfuhren im Zusammenhang mit der Schädigung, der drohenden Schädigung, der Verhinderung von Preiserhöhungen und der Preisunterbietung. Diese Stellungnahmen wurden im entsprechenden Abschnitt dieser Verordnung widerlegt und werden daher an dieser Stelle nicht wiederholt.

([150]) https://www.autobild.de/artikel/carwow-mg4-electric-kostenlos-leasen-26258097.html.

(1170) Die CCCME und die chinesische Regierung wiederholten, dass die Analyse der Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China durch die Kommission auf falschen Schlussfolgerungen zu Mengen- und Preiseffekten und der drohenden Schädigung beruhe. Diesen Parteien zufolge prüfte die Kommission nicht, ob es eine Wettbewerbsüberschneidung zwischen den Einfuhren aus der VR China und den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt gab und ob diese substituierbar war. Sie verwiesen auf das Rechtsmittelgremium in der Sache „China — HP-SSST (Japan und EU) ([151])". Darüber hinaus stützte sich die Analyse der Schadensursache auf die Vermutung eines weiteren vorhersehbaren Anstiegs der Einfuhren aus der VR China. Sie kamen zu dem Schluss, dass die Analyse daher unzureichend sei und nicht dem in Artikel 15.5 des Subventionsübereinkommens und in Artikel 8 Absatz 5 der Grundverordnung festgelegten rechtlichen Standard entspreche.

(1171) Hinsichtlich der Mengen- und Preiseffekte ging die Kommission auf die Vorbringen in den Abschnitten 4.4.1 und 4.4.2 ein; auf die Stellungnahmen dieser Parteien zur drohenden Schädigung wird in Abschnitt 5 eingegangen, und der künftige wahrscheinliche Anstieg der Einfuhren aus der VR China wurde in den Erwägungsgründen 1061 bis 1097 dieser Verordnung behandelt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1172) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Lücke zwischen den Herstellkosten und den Verkaufspreisen der Unionshersteller im Untersuchungszeitraum nicht einer Verhinderung von Preiserhöhungen gleichkomme.

(1173) Die Kommission stellte fest, dass diese vereinfachende Stellungnahme die Feststellungen der Kommission zur Verhinderung von Preiserhöhungen, die in Abschnitt 4.4.2 der vorläufigen Verordnung erläutert werden, falsch darstellte. Diese Analyse erstreckt sich auf viele weitere Aspekte wie die Preisunterbietung, die Preise der chinesischen Ausführer, die Verkaufsmengen und die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1174) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, die Daten für die Zeit nach dem UZ gelangten nicht zu dem Schluss, dass die Verhinderung von Preiserhöhungen fortgesetzt worden sei.

(1175) Die Kommission wies darauf hin, dass es in der Zeit nach dem UZ keiner weiteren Prüfung der Verhinderung von Preiserhöhungen bedurfte. Eine Untersuchung der Daten für die Zeit nach dem UZ ergab keine Verbesserung des Wirtschaftszweigs der Union. Alle verfügbaren Daten, insbesondere diejenigen über die gestiegenen Verkäufe von in China hergestellten BEV, deuteten auf eine Verschlechterung der Lage für den Wirtschaftszweig der Union hin und nicht auf eine Verbesserung. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1176) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass das in Erwägungsgrund 1164 der vorliegenden Verordnung genannte Beispiel in Bezug auf MG für die Feststellungen des Falles nicht relevant sei, da es sich auf Leasing beziehe.

(1177) Die Kommission wies dieses Vorbringen zurück, da das zitierte Beispiel ein aussagekräftiges Beispiel für die aggressiven Verkaufsmethoden der chinesischen ausführenden Hersteller war, die einen anhaltenden Preisdruck auf den Wirtschaftszweig der Union ausübten.

6.2.2. *Sonstige Faktoren*

6.2.2.1. Einfuhren aus Drittländern

(1178) Als Antwort auf ein Vorbringen der CCCME und der chinesischen Regierung in Erwägungsgrund 730 der vorliegenden Verordnung berechnete die Kommission den Marktanteil der Einfuhren aus allen anderen Drittländern auch auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs im Bezugszeitraum, zog jedoch keine Schlussfolgerungen auf der Grundlage dieser Marktanteile.

([151]) Bericht des Rechtsmittelgremiums, „China — HP-SSST (Japan und EU)", Rn. 5.262.

Tabelle 17a

Marktanteil der Einfuhren aus allen anderen Drittländern auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs

		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum
Südkorea	Marktanteil	8,7 %	7,3 %	7,0 %	5,8 %
	Index	*100*	*84*	*80*	*67*
Vereinigtes Königreich	Marktanteil	5,5 %	2,6 %	4,1 %	2,7 %
	Index	*100*	*47*	*75*	*49*
Mexiko	Marktanteil	0 %	1,1 %	1,2 %	0,9 %
	Index	k. A.	*100*	*109*	*82*
Japan	Marktanteil	2,0 %	3,5 %	0,7 %	0,8 %
	Index	*100*	*175*	*35*	*40*
Vereinigte Staaten	Marktanteil	10,0 %	3,9 %	0 %	1,9 %
	Index	*100*	*39*	*0*	*19*
Andere Länder	Marktanteil	0 %	0 %	0 %	0 %
	Index	*k. A.*	*k. A.*	*k. A.*	*k. A.*
Alle Länder insgesamt, außer China	Marktanteil	26,1 %	18,4 %	12,3 %	12,0 %
	Index	*100*	*70*	*47*	*46*

(1179) Die Kommission hat auch für das vierte Quartal 2023 und das erste Quartal 2024 Daten über die Einfuhren (Volumen und Preise) von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen aus Drittländern und deren Marktanteil erhoben, die in Tabelle 17b dieser Verordnung aufgeführt sind. Die vierteljährlichen Daten für den Untersuchungszeitraum sind ebenfalls in Tabelle 17b dieser Verordnung dargestellt, um die vierteljährlichen Daten für die Zeit nach dem UZ vergleichen zu können.

Tabelle 17b

Einfuhren aus Drittländern

Land		Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ		
		4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
Südkorea	Menge (in Stück)	17 928	22 139	22 777	27 167	23 955	24 093	k. A.
	Index	*100*	*123*	*127*	*152*	*134*	*134*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs	4,2 %	5,9 %	5,3 %	6,5 %	5,5 %	6,7 %	k. A.
	Index	*100*	*141*	*125*	*153*	*132*	*159*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs	4,9 %	5,9 %	6,0 %	6,5 %	5,5 %	4,8 %	4,4 %

Land		Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ		
		4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
	Index	*100*	*120*	*123*	*133*	*112*	*98*	*90*
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	34 083	35 432	36 597	37 351	39 747	34 482	k. A.
	Index	*100*	*104*	*107*	*110*	*116*	*101*	*k. A.*
Vereinigtes Königreich	Menge (in Stück)	18 542	23 528	18 457	16 828	20 128	9 813	k. A.
	Index	*100*	*127*	*100*	*91*	*109*	*53*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs	4,4 %	6,3 %	4,3 %	4,0 %	4,7 %	2,7 %	k. A.
	Index	*100*	*144*	*98*	*92*	*107*	*63*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs	3,5 %	2,7 %	2,4 %	2,3 %	2,9 %	0,6 %	0,3 %
	Index	*100*	*76*	*68*	*67*	*82*	*18*	*9*
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	26 943	25 448	25 992	26 958	27 454	26 496	k. A.
	Index	*100*	*94*	*96*	*100*	*102*	*98*	*k. A.*
Mexiko	Menge (in Stück)	5 881	8 361	7 275	9 793	3 326	2 787	k. A.
	Index	*100*	*142*	*124*	*167*	*57*	*47*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs	1,4 %	2,2 %	1,7 %	2,3 %	0,8 %	0,8 %	k. A.
	Index	*100*	*162*	*121*	*169*	*56*	*56*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs	1,0 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %
	Index	*100*	*78*	*89*	*90*	*90*	*94*	*91*
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	42 791	42 869	45 536	45 381	42 850	39 595	k. A.
	Index	*100*	*100*	*106*	*106*	*100*	*93*	*k. A.*
Japan	Menge (in Stück)	7 445	4 471	5 355	8 090	7 230	9 539	k. A.
	Index	*100*	*60*	*72*	*109*	*97*	*128*	*k. A.*

Land		Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ		
		4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
	Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs	1,8 %	1,2 %	1,2 %	1,9 %	1,7 %	2,7 %	k. A.
	Index	*100*	*68*	*71*	*110*	*96*	*151*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs	0,8 %	1,5 %	1,7 %	1,6 %	1,2 %	1,9 %	1,6 %
	Index	*100*	*186*	*211*	*203*	*153*	*238*	*204*
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	30 776	31 152	31 081	32 274	32 601	33 421	k. A.
	Index	*100*	*101*	*101*	*105*	*106*	*109*	*k. A.*
USA	Menge (in Stück)	4 683	5 611	8 372	5 238	6 064	5 025	k. A.
	Index	*100*	*120*	*179*	*112*	*129*	*107*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs	1,1 %	1,5 %	1,9 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %	k. A.
	Index	*100*	*136*	*175*	*113*	*127*	*127*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs	0,9 %	2,2 %	2,5 %	2,0 %	2,3 %	1,3 %	1,0 %
	Index	*100*	*256*	*281*	*231*	*259*	*151*	*112*
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	67 489	64 954	54 271	56 198	60 428	54 471	k. A.
	Index	*100*	*96*	*80*	*83*	*90*	*81*	*k. A.*
Andere Länder	Menge (in Stück)	525	350	435	142	137	139	k. A.
	Index	*100*	*67*	*83*	*27*	*26*	*26*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	k. A.
	Index	*100*	*76*	*81*	*27*	*26*	*31*	*k. A.*

Land		Untersuchungszeitraum				Zeitraum nach dem UZ		
		4. Quartal 2022	1. Quartal 2023	2. Quartal 2023	3. Quartal 2023	4. Quartal 2023	1. Quartal 2024	2. Quartal 2024
	Marktanteil auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs	2,0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0,8 %	0,8 %
	Index	*100*	*0*	*0*	*2*	*30*	*40*	*40*
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	34 409	38 407	40 717	57 159	38 287	52 596	k. A.
	Index	*100*	*112*	*118*	*166*	*111*	*152*	*k. A.*
Alle Länder insgesamt, außer China	Menge (in Stück)	55 004	64 460	62 671	67 258	60 840	51 396	k. A.
	Index	*100*	*117*	*114*	*122*	*111*	*93*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs	12,9 %	17,3 %	14,5 %	16,0 %	14,1 %	14,3 %	k. A.
	Index	*100*	*133*	*112*	*124*	*109*	*110*	*k. A.*
	Marktanteil auf der Grundlage des tatsächlichen Verbrauchs	13,1 %	9,9 %	11,3 %	13,4 %	13,3 %	10,4 %	9,0 %
	Index	*100*	*76*	*87*	*103*	*102*	*74*	*63*
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	35 007	35 042	36 430	36 819	34 893	32 762	k. A.
	Index	*100*	*100*	*104*	*105*	*100*	*94*	*k. A.*

Quelle: Zolldaten der Mitgliedstaaten.

(1180) Die Einfuhren aus Südkorea gingen in den beiden Quartalen nach dem UZ gegenüber dem letzten Quartal des Untersuchungszeitraums zurück. Ihr Marktanteil stieg im ersten Quartal 2024 bis zum letzten Quartal des Untersuchungszeitraums leicht an. Im ersten Quartal nach dem UZ lag der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus Südkorea über den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union (siehe Tabelle 10 dieser Verordnung) und über den durchschnittlichen Preisen der Einfuhren aus der VR China in beiden Quartalen nach dem UZ (siehe Tabelle 8 dieser Verordnung).

(1181) Die Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich gingen im ersten Quartal 2024 zurück und erreichten einen Marktanteil von 2,7 %. Im ersten Quartal nach dem UZ lag der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich gemäß Tabelle 10 dieser Verordnung unter den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union, aber über den durchschnittlichen Preisen der Einfuhren aus der VR China in beiden Quartalen nach dem UZ, wie aus Tabelle 8 dieser Verordnung hervorgeht.

(1182) Die Einfuhren aus Mexiko gingen in den beiden Quartalen nach dem UZ zurück und erreichten nur einen Marktanteil von 0,8 %.

(1183) Die Einfuhren aus Japan stiegen im zweiten Quartal nach dem UZ an und erreichten einen Marktanteil von 2,7 %. Der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus Japan lag im ersten Quartal nach dem UZ über dem Durchschnittspreis des Wirtschaftszweigs der Union und über den Durchschnittspreisen der Einfuhren aus der VR China in beiden Quartalen nach dem UZ.

(1184) Die Einfuhren aus den USA stiegen nach dem UZ leicht an und erreichten in beiden Quartalen nach dem UZ einen Marktanteil von 1,4 %. Der durchschnittliche Einfuhrpreis lag im ersten Quartal nach dem UZ deutlich über dem Durchschnittspreis des Wirtschaftszweigs der Union und deutlich über dem Durchschnittspreis der Einfuhren aus der VR China in beiden Quartalen nach dem UZ.

(1185) Die Einfuhren aus allen anderen Ländern blieben im Zeitraum nach dem UZ unerheblich.

(1186) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe die Einfuhren aus Drittländern in ihrer Analyse der Schadensursache nicht ordnungsgemäß bewertet. Erstens behaupteten die CCCME und die chinesische Regierung, wie bereits in Erwägungsgrund 724 dieser Verordnung dargelegt, dass die Kommission die Marktanteile aller Einfuhrquellen auf derselben Grundlage hätte berechnen müssen, d. h. auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs.

(1187) Dies ist genau das, was die Kommission getan hat, da die Einfuhren aus Drittländern auf der Grundlage des sichtbaren Verbrauchs (Tabelle 17b) und die chinesischen Einfuhren in Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung auf derselben Grundlage untersucht wurden. Darüber hinaus weist der in Tabelle 2b dargestellte rasche Anstieg der chinesischen Einfuhren (unter Zugrundelegung des tatsächlichen Verbrauchs) einen sehr ähnlichen Trend auf wie der aus Tabelle 2a der vorläufigen Verordnung ersichtliche. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1188) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Einfuhren aus Südkorea und dem Vereinigten Königreich nicht ordnungsgemäß bewertet worden seien, da i) zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum die Einfuhrmengen aus Südkorea und dem Vereinigten Königreich allein stärker gestiegen seien als die Einfuhren aus der VR China im selben Zeitraum, ii) die Preise der Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich mit den Preisen der Einfuhren aus der VR China vergleichbar seien und im Bezugszeitraum durchgängig unter denen des Wirtschaftszweigs der Union und unter den Stückkosten des Wirtschaftszweigs der Union lägen; iii) die Einfuhrmengen Südkoreas angestiegen wären und im Untersuchungszeitraum nahe an den Einfuhrmengen aus China lägen, während die Einfuhrpreise unter den Produktionskosten der Unionshersteller lägen.

(1189) Die vorstehenden Argumente konnten die Feststellungen der Kommission in den Erwägungsgründen 1178 und 1179 der vorläufigen Verordnung nicht entkräften. Zu Ziffer i stellte die Kommission fest, dass der Anstieg der Einfuhrmengen Südkoreas und des Vereinigten Königreichs im Jahr 2022 und im Untersuchungszeitraum im Gegensatz zu den Angaben der betroffenen interessierten Parteien deutlich unter dem Anstieg der Einfuhrmengen aus China blieb. Zu Punkt ii und wie in Erwägungsgrund 1179 der vorläufigen Verordnung dargelegt, lagen die durchschnittlichen Einfuhrpreise in den Jahren 2020 und 2022 zwar leicht unter dem durchschnittlichen Preis der Einfuhren aus der VR China, aber im Jahr 2021 und im Untersuchungszeitraum über dem durchschnittlichen Preis der Einfuhren aus der VR China. Auch wenn der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich insgesamt rückläufig war (– 4 %), war dieser Rückgang weniger ausgeprägt als bei den Einfuhren aus der VR China (– 10 %). Schließlich stieg der Marktanteil der Einfuhren aus dem Vereinigten Königreich zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum nur um 0,5 Prozentpunkte (und insgesamt um 1,1 Prozentpunkte im Bezugszeitraum), während der Marktanteil der VR China um 2,7 Prozentpunkte (und insgesamt um 21,1 Prozentpunkte) zunahm. Was Ziffer iii betrifft, so ging der Marktanteil der Einfuhren aus Südkorea, wie in Erwägungsgrund 1178 der vorläufigen Verordnung dargelegt, von 10,2 % im Jahr 2020 auf 5,5 % im Untersuchungszeitraum, während die Einfuhrpreise eine steigende Tendenz aufwiesen und im Durchschnitt über dem chinesischen Einfuhrpreis lagen. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1190) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Kommission die Auswirkungen der Einfuhren aus allen Drittländern nicht kumulativ analysiert habe und dass diese wahrscheinlich negative Auswirkungen auf die schädigende Lage des Wirtschaftszweigs der Union hätten.

(1191) Die Kommission stellte fest, dass unklar war, welche Rechtsfrage von der CCCME und der chinesischen Regierung vorgebracht wurde, da die Kommission in der vorläufigen Verordnung nicht zu dem Schluss gekommen war, dass der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum bedeutend geschädigt wurde. Darüber hinaus stellte die Kommission bei der kumulativen Betrachtung der Einfuhren aus allen anderen Drittländern fest, dass ihr Marktanteil zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum rückläufig war, d. h. von 27,3 % auf 15,1 % (wenngleich er zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum leicht um 1,8 Prozentpunkte angestiegen war). Der durchschnittliche Einfuhrpreis war im gesamten Bezugszeitraum angestiegen (+ 23 %) und lag im Untersuchungszeitraum deutlich über dem durchschnittlichen Einfuhrpreis der Einfuhren aus der VR China. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1192) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, die Kommission habe es versäumt, die Auswirkungen der Einfuhren aus Drittländern auf den Wirtschaftszweig der Union ordnungsgemäß von den Auswirkungen der angeblich subventionierten Einfuhren aus China zu trennen und zu unterscheiden. Insbesondere brachte die CCCME vor, die Kommission habe es versäumt, die kumulativen Auswirkungen aller Einfuhren aus anderen Drittländern auf die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union zu trennen und zu unterscheiden. In diesem Zusammenhang brachte die CCCME vor, dass i) der Vergleich zwischen dem Preis der Einfuhren aus China und den Preisen der Einfuhren aus allen anderen Drittländern nicht objektiv sei, da es sich bei den Preisen der Einfuhren aus China um Verrechnungspreise handele, ii) die Kommission die Bedeutung der kumulativen Auswirkungen der Einfuhren aus allen anderen Drittländern mit der Begründung zurückgewiesen habe, dass der Marktanteil aller Einfuhren aus anderen Drittländern zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum rückläufig gewesen sei, während die Daten in Tabelle 17 der vorliegenden Verordnung zeigten, dass der Marktanteil der Einfuhren aus allen anderen Drittländern zwischen dem vierten Quartal 2022 und dem dritten Quartal 2023 vierteljährlich gestiegen und dies mit dem Rückgang des Marktanteils und der Rentabilität der Unionshersteller zusammengefallen sei (im dritten Quartal 2023, als die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union bei – 20,5 % lag, sei der chinesische Marktanteil in diesem Quartal stabil gewesen, die Einfuhren aus Drittländern hätten jedoch einen Marktanteil von 16 % gehabt), iii) die Daten für die Zeit nach dem UZ im Vergleich zum Beginn des Untersuchungszeitraums bestätigten, dass sich der Aufwärtstrend der Einfuhren aus allen anderen Drittländern fortgesetzt habe, iv) im ersten Quartal 2024 der Marktanteil der Einfuhren aus allen anderen Drittländern 14,3 % erreicht habe, was deutlich über dem Marktanteil der Einfuhren der BEV chinesischer Marken von 10,4 % gelegen habe, v) die Daten für die Zeit nach dem UZ im Vergleich zum Beginn des UZ zeigten, dass die durchschnittlichen Preise aller Einfuhren aus anderen Drittländern um 6 % zurückgegangen seien und einem rückläufigen Trend folgten, vi) angesichts ihres steigenden Marktanteils und der sinkenden Preise alle Einfuhren aus anderen Drittländern wahrscheinlich einen Abwärtsdruck auf den Wirtschaftszweig der Union ausgeübt und Marktanteile auf Kosten des Wirtschaftszweigs der Union gewonnen hätten, vii) der Marktanteil der wichtigsten Einfuhrquelle nach China, d. h. die Einfuhren aus Südkorea, zwischen dem Beginn des UZ und dem ersten Quartal 2024 um 59 % gestiegen sei, die Einfuhren aus Südkorea einen Marktanteil von 6 % gehabt hätten, während die Einfuhren der BEV chinesischer Marken im Untersuchungszeitraum 7,3 % ausmachten, weshalb die Kommission angesichts ihrer vergleichbaren Marktpräsenz der Analyse der schädigenden Auswirkungen der Einfuhren aus Südkorea mehr Aufmerksamkeit hätte widmen müssen.

(1193) Hinsichtlich der Ziffer i stellte die Kommission fest, dass auf der Grundlage der Modelle von aus anderen Drittländern eingeführten BEV-Modellen nicht ausgeschlossen werden kann, dass es sich bei den Preisen der Einfuhren aus Drittländern auch um Verrechnungspreise handelte, weshalb der Vergleich der Einfuhrpreise objektiv war.

(1194) Hinsichtlich der Ziffer ii wurde in den von der CCCME und der chinesischen Regierung vorgebrachten Punkten weder erläutert noch belegt, wie sie sich auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der drohenden Schädigung auswirken würden. Die Untersuchung ergab weder, dass die Einfuhren aus Drittländern eine Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union darstellen, noch legten die CCCME und die chinesische Regierung solche Informationen vor. Selbst wenn der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im dritten Quartal 2023, als die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union bei – 20,5 % lag, „stabil" war, war der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China höher als der Marktanteil der Einfuhren aus allen anderen Drittländern (21 % gegenüber 16 %), während die Preise der Einfuhren aus der VR China (23 887 EUR) niedriger waren als die Einfuhrpreise aller anderen Drittländer (36 819 EUR). Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1195) Hinsichtlich der Ziffer iii stimmte die Kommission dieser vereinfachenden Einschätzung nicht zu. Ebenso hätte die Kommission geltend machen können, dass die Gesamtmenge der Einfuhren aus anderen Drittländern nach dem UZ im Vergleich zu den anderen drei Quartalen des Untersuchungszeitraums zurückging. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1196) Hinsichtlich der Ziffer iv ist das Vorbringen unbegründet, da die CCCME den Marktanteil aller Einfuhren aus anderen Drittländern mit den Gesamteinfuhren aus der VR China hätte vergleichen müssen, die bei 25,4 % und damit über dem Marktanteil der Einfuhren aus allen anderen Drittländern lagen.

(1197) Was Ziffer v betrifft, so wurden, wie in den Erwägungsgründen 1021 und 1076 der vorläufigen Verordnung erläutert, die gewogenen Durchschnittspreise durch den Warenmix beeinflusst, sodass ein etwaiger Rückgang oder Anstieg der Durchschnittspreise im Zusammenhang mit einer Änderung des Warenmixes zu sehen ist. Dies gilt für die Preise der Einfuhren aus der VR China, die Verkaufspreise der Union sowie die Preise der Einfuhren aus anderen Drittländern. Es sei daran erinnert, dass die Preise der Einfuhren aus der VR China im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum letzten Quartal 2022 ebenfalls um 8 % zurückgingen.

(1198) Hinsichtlich der Ziffer vi widersprach die Kommission diesem Vorbringen, da der Marktanteil der Einfuhren aus Drittländern tatsächlich auf Quartalsbasis und ohne eindeutigen Aufwärtstrend schwankte, unter dem Marktanteil der Einfuhren aus der VR China lag und die Einfuhrpreise zwar zurückgingen, aber auch der Preis der Einfuhren aus der VR China zurückging und niedriger war als die Preise der Einfuhren aus anderen Drittländern.

(1199) Was Ziffer vii betrifft, so schwankte der Marktanteil der Einfuhren aus Südkorea auf Quartalsbasis, wie aus Tabelle 17b der vorliegenden Verordnung hervorgeht. Er lag unter dem Marktanteil aller Einfuhren aus der VR China und sogar unter dem Marktanteil der chinesischen BEV. Das Dossier enthielt weder Belege dafür, dass die Einfuhren aus Südkorea eine Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union darstellten, noch legte die CCCME solche Belege vor. Darüber hinaus lag der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus Südkorea auf Quartalsbasis über dem Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union (siehe Tabellen 10 und 17 der vorliegenden Verordnung). Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1200) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission daher zu dem Schluss, dass die Einfuhren aus anderen Drittländern nicht zur drohenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitragen.

6.2.2.2. Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union für BEV

(1201) Nach der vorläufigen Unterrichtung wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung ihr in Erwägungsgrund 1197 der vorläufigen Verordnung dargelegtes Vorbringen, dass der Wirtschaftszweig der Union für BEV aufgrund der fehlenden vertikalen Integration nicht wettbewerbsfähig sei, und führten an, dass ihr Vorbringen in der vorläufigen Verordnung nicht angemessen berücksichtigt worden sei. In diesem Zusammenhang brachten sie vor, die Kommission habe die Forderung zu Unrecht in verschiedene Teilfaktoren unterteilt und damit die Frage „umschifft". Die CCCME und die chinesische Regierung brachten vor, dass sämtliche Faktoren (wie Unterbrechungen der Lieferkette, höhere Rohstoffkosten usw.) in ihrer Gesamtheit zu betrachten seien, und bekräftigten, dass die fehlende vertikale Integration zu höheren Kosten für den Kauf von Batterien und anderen kritischen Komponenten führe und die Hersteller anfälliger für Unterbrechungen der Lieferkette mache, wodurch wiederum die Fixkosten aufgrund niedrigerer Produktionsmengen steigen würden, die nicht getrennt betrachtet werden könnten. Sie machten ferner geltend, dass es sich bei den Geely und der SAIC Group im Gegensatz zu der Erklärung der Kommission in Erwägungsgrund 1198 der vorläufigen Verordnung um vertikal integrierte Hersteller handele.

(1202) Was das Vorbringen betrifft, die Kommission habe die Behauptungen der Parteien zur „Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs" in Teilfaktoren aufgegliedert, so erläuterten die CCCME und die chinesische Regierung nicht, inwieweit dies das Problem hätte abschwächen können. Die Kommission bleibt daher bei ihrer Auffassung, dass ihr Ansatz zur Bewertung der im Dossier enthaltenen Informationen über angebliche Ineffizienzen und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union ausreichend und fair war. Was das Vorbringen betrifft, dass auch die Geely Group und SAIC vertikal integriert seien, wie in Erwägungsgrund 692 der vorläufigen Verordnung erläutert, ergab die Untersuchung, dass die BYD Group der einzige vertikal integrierte ausführende Hersteller von BEV in der Stichprobe war, der LFP-Batterien für BEV herstellte. Weiterhin wurde in Erwägungsgrund 694 der vorläufigen Verordnung offengelegt, dass die beiden anderen Gruppen (SAIC und Geely) ihre Batterien von unabhängigen und verbundenen Lieferanten sowie von Gemeinschaftsunternehmen mit Contemporary Amperex Technology Company Limited (CATL) bezogen. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1203) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten die CCCME und die chinesische Regierung ihren Einwand, dass die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union ganzheitlich bewertet werden müsse, da diese Faktoren (mangelnde vertikale Integration, hohe Herstellkosten aufgrund von unter anderem hohen Batterie-, Fix- und Arbeitskosten sowie Unterbrechungen der Lieferkette) miteinander verknüpft seien und zusammenwirkten. Die CCCME und die chinesische Regierung machten außerdem geltend, dass die fehlende vertikale Integration und der Umstand, dass Batterien und Rohstoffe von unabhängigen Herstellern bezogen würden, nicht nur direkt zu höheren Herstellkosten führten, sondern auch die Möglichkeiten der Unionshersteller einschränkten, Produktion und Absatz zu steigern. Darüber hinaus sei der Wirtschaftszweig der Union anfälliger für Störungen in der Lieferkette, was sich auf die Kosten und die Produktion auswirke.

(1204) Die Kommission widersprach diesem Vorbringen und stellte fest, dass es unbegründet ist und von der tatsächlichen Marktlage widerlegt wird. Die Kommission vertrat die Ansicht, dass eine vertikale Integration zwar Vorteile haben kann, dass es aber auch sinnvoll sein kann, sich auf bestimmte Teile der Wertschöpfungskette zu konzentrieren und andere Vorleistungen von spezialisierten Unternehmen zu beziehen. Dies liegt auch daran, dass solche spezialisierten Unternehmen in der Lage sind,

Skalen- und Verbundeffekte zu erzielen und diese an ihre Kunden weiterzugeben. Die Frage, welche Vorteile überwiegen (in der Industrieökonomie als „Make-or-Buy"-Entscheidung bezeichnet), ist eine der komplexesten Fragen, mit denen produzierende Unternehmen konfrontiert sind, und die Antwort kann unternehmens-, waren-, modell- und komponentenspezifisch sein. Die CCCME und die chinesische Regierung haben nicht erklärt, welche einzigartigen Merkmale der Wirtschaftszweig für BEV aufweist, die in anderen Wirtschaftszweigen keine Rolle spielen und die eine vollständige vertikale Integration zu einer Überlebensnotwendigkeit machen. Würden die Argumente der CCCME und der chinesischen Regierung zutreffen, könnten demnach in jedem Wirtschaftszweig nur vertikal integrierte Unternehmen überleben, die eine höhere Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit aufweisen, während alle anderen vom Markt verdrängt würden. Tatsächlich gibt es in den meisten, wenn nicht sogar in allen Wirtschaftszweigen, einschließlich des Wirtschaftszweigs für BEV und sogar des chinesischen Wirtschaftszweigs für BEV, erhebliche Unterschiede im Grad der vertikalen Integration erfolgreicher Unternehmen. So greift beispielsweise Tesla, der weltweit größte Hersteller von BEV, bei der Lieferung seiner Batterien auf externe Unternehmen zurück und wird auch in Zukunft an dieser Praxis festhalten. ([152]) ([153]) ([154]) Daher wurden die Argumente der CCCME zurückgewiesen.

(1205) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Investitionen bestimmter Hersteller von BEV in der Union in die Batterieproduktion die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit nicht ausgleichen würden. Sie behaupteten, dass die Hersteller von BEV in der Union, selbst wenn sie ihre Batterieproduktionskapazität erhöhen sollten, weiterhin von Einfuhren von Rohstoffen für die Batterieproduktion, d. h. von Nickel, Lithium und Kobalt, sowie von anderen Komponenten für Batterien abhängig bleiben würden. In diesem Zusammenhang verwiesen sie auf verschiedene öffentliche Quellen (wie den Sonderbericht Nr. 15/2023 des Europäischen Rechnungshofs ([155]) und den Bericht über Verkehr und Umwelt ([156]) usw.). Darüber hinaus brachten diese Parteien vor, dass die in Erwägungsgrund 1199 der vorläufigen Verordnung dargelegten Schlussfolgerungen der Kommission hinsichtlich der Vorteile Chinas bei der Lieferung von Batterien und wichtigen Rohstoffen nicht durch Beweise untermauert wären, und ignorierten, dass auch der Wirtschaftszweig der Union Subventionen für seine Investitionen in die Batterieproduktion erhalte.

(1206) Was den Zugang zu Rohstoffen und Komponenten betrifft, so stellte die Kommission nicht in Abrede, dass solche Faktoren Vorteile für die chinesischen Hersteller darstellten. Diese Vorteile wurden jedoch, wie in Abschnitt 3.7.2 der vorläufigen Verordnung erläutert, durch Subventionierung ausgebaut. Tatsächlich enthält Abschnitt 3.7.2 der vorläufigen Verordnung umfassende Beweise für das Ausmaß der Subventionierung im Zusammenhang mit der Rohstoff- und Komponentenversorgung in China. Die Kommission hält daher an ihrer Auffassung fest, dass solche Vorteile eher auf unfairem Handel als auf normalen Wettbewerbsvorteilen beruhen. Darüber hinaus war die Kommission, wie in Erwägungsgrund 851 der vorliegenden Verordnung dargelegt, der Auffassung, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht nachgewiesen haben, dass der Zugang zu Rohstoffen einen erheblichen und tatsächlichen Druck auf die Produktionskapazität für BEV in der Union darstellt, und stellte fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung nicht einmal versucht hatten, diesen Druck zu quantifizieren. In Bezug auf die Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union ebenfalls Subventionen auf EU-Ebene oder auf nationaler Ebene erhalten hat, stellt die Kommission fest, dass nicht alle Subventionen anfechtbar sind und die CCCME und die chinesische Regierung keine Beweise dafür vorgelegt haben, dass die vom Wirtschaftszweig der Union für Batterien erhaltenen Subventionen anfechtbar waren und den chinesischen Wirtschaftszweig geschädigt haben. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1207) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten unter Bezugnahme auf Erwägungsgrund 1200 der vorläufigen Verordnung vor, dass es für die Analyse der Schadensursache irrelevant sei, ob es sich hinsichtlich der Unterbrechungen der Lieferkette und anderer Faktoren, die die Rohstoffkosten erhöhen, um weltweite Probleme handelt, die daher nicht nur die Unionshersteller beträfen, da die Auswirkungen dieser Faktoren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union bewertet werden müssten. Die Geely Group brachte ferner vor, dass die Rohstoffpreise für die Herstellung von Batterien (Kobalt, Lithium und Nickel) in den Jahren 2022 und 2023 außergewöhnlich hoch gewesen seien. Darüber hinaus war auch in der Union ein hohes Inflationsniveau zu verzeichnen (8,83 % im Jahr 2022 und 6,29 % im Jahr 2023), während die Inflation in China im selben Zeitraum wesentlich niedriger war (1,96 % bzw. 0,24 %), weshalb die chinesischen ausführenden Hersteller von diesen Faktoren nicht in gleicher Weise betroffen waren und die diesbezüglichen Schlussfolgerungen der Kommission fehlerhaft seien.

([152]) https://cnevpost.com/2023/06/29/tesla-to-equip-revamped-model-3-catl-m3p-battery-report/.
([153]) https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Tesla-relies-on-China-for-40-of-battery-supply-chain-analysis/.
([154]) https://news.az/news/tesla-supplier-panasonic-energy-set-to-launch-mass-production-of-high-capacity-ev-batteries.
([155]) Europäischer Rechnungshof, „Sonderbericht 15/2023: EU-Industriepolitik im Bereich Batterien", 19. Juni 2023.
([156]) Transport & Environment, „Strike a balance: Trade agreements for resilient and responsible supply chains", 25. Juni 2023.

(1208) Die Kommission stellte fest, dass in Erwägungsgrund 1200 der vorläufigen Verordnung das Vorbringen behandelt wurde, dass der Wirtschaftszweig der Union einen Wettbewerbsnachteil gehabt hätte. Aus den in diesem Erwägungsgrund dargelegten Gründen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die von der CCCME und der chinesischen Regierung genannten Faktoren keinen spezifischen Nachteil für den Wirtschaftszweig der Union darstellten, was an sich von der CCCME und der chinesischen Regierung nicht bestritten wurde.

(1209) Was das Vorbringen der Geely Group betrifft, dass die Unionshersteller in den Jahren 2022 und 2023 stärker von den Inflationsraten betroffen gewesen seien als die chinesischen ausführenden Hersteller, so konnte dies nicht den erheblichen Anstieg der subventionierten Einfuhren erklären, die die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union erheblich unterboten. Der von der Geely Group genannten öffentlichen Quelle zufolge betrug die Differenz der Inflationsraten im Jahr 2022 6,87 Prozentpunkte und im Jahr 2023 6,06 Prozentpunkte, was einer im UZ ermittelten Preisunterbietungsspanne von durchschnittlich 12,7 % gegenübersteht, wie in Erwägungsgrund 1029 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1210) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten ferner vor, dass die Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht vertikal integriert sei, sie noch anfälliger für Unterbrechungen der Lieferkette gemacht habe, was dazu geführt habe, dass die Unionshersteller nicht in der Lage seien, ihre Produktion zu steigern, was wiederum zu höheren Fixkosten führe. Sie nannten mehrere Beispiele, in denen die Unionshersteller gezwungen waren, die Produktion zu unterbrechen, herunterzufahren oder sogar einzustellen, und verwiesen auf öffentliche Erklärungen anderer Unionshersteller, in denen anerkannt wurde, dass Lieferketten ein zentrales Risiko für die BEV-Industrie darstellten. Diese Parteien wiederholten ferner, dass sich andere Faktoren wie hohe Energiekosten, hohe Arbeitskosten und hohe Kosten anderer Komponenten als Batterien negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union auswirkten.

(1211) Schließlich brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass weitere negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union diverse Schließungen und Streiks sein würden, und legten diesbezüglich einige wenige Presseartikel vor. In diesem Zusammenhang brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Kommission mehrere öffentliche Erklärungen der Führungskräfte und repräsentativen Organisationen des Wirtschaftszweigs der Union außer Acht gelassen habe, in denen die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union bestätigt werde.

(1212) Während der Untersuchung konnte die Kommission die Ursachen für die höheren Kosten anhand der von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen des Wirtschaftszweigs der Union übermittelten Informationen ermitteln. Die Hauptprobleme, die zu einem Kostenanstieg geführt haben, wurden in Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung dargelegt, obwohl die Entwicklung der Stückkosten für BEV durch Veränderungen des Produktmixes und den Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV komplexer wird. Die Kosten für Rohstoffe und Komponenten (einschließlich von Batterien) und Energie erreichten im Jahr 2022 ihren Höchststand, und anschließend sanken die Kosten der meisten austauschbaren Rohstoffe und Batterien im Untersuchungszeitraum tatsächlich. Daher wurde nicht nachgewiesen, wie sich die Entwicklung dieser Kosten auf die Ursache der drohenden Schädigung hätte auswirken können.

(1213) Was die vorübergehenden Schließungen von Anlagen betrifft, so ist festzuhalten, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht weniger wettbewerbsfähig wird, nur weil Anlagen aufgrund eines unerwarteten Mangels an bestimmten Rohstoffen oder vereinzelt aufgrund globaler Probleme (COVID-19, Israel-Hamas-Konflikt, Huthi-Angriffe auf Frachtschiffe im Roten Meer usw.) vorübergehend stillgelegt werden müssen, sondern dies zeigt das komplexe Umfeld, in dem der Wirtschaftszweig der Union tätig ist.

(1214) Obwohl der Anstieg der Stückkosten auf viele Faktoren wie Versorgungsunterbrechungen und bis zu einem gewissen Grad auf höhere Rohstoff- und Komponentenkosten zurückzuführen war, werden die Auswirkungen der subventionierten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union dadurch nicht abgeschwächt.

(1215) Darüber hinaus war unklar, welche Rechtsfrage von der CCCME und der chinesischen Regierung vorgebracht wurde, da die Kommission in der vorläufigen Verordnung nicht zu dem Schluss gekommen war, dass der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum bedeutend geschädigt wurde. Wie in Abschnitt 6.2.4 der vorläufigen Verordnung erläutert, sind die von den interessierten Parteien erläuterten angeblichen Ineffizienzen des Wirtschaftszweigs der Union bei der Analyse der drohenden Schädigung kein wichtiger Faktor für die Schadensursache. Die CCCME und die chinesische Regierung haben daher die Relevanz ihrer Vorbringen nicht belegt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

6.2.2.3. Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China

(1216) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME, die chinesische Regierung und das Unternehmen 24 vor, die Kommission habe die Einfuhren von Erstausrüstern aus der Union (sogenannte „Eigenimporte“) in ihrer Schadensanalyse nicht ordnungsgemäß bewertet. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal angeführt. Die CCCME und die chinesische Regierung brachten vor, dass die Kommission den Wettbewerb zwischen diesen Eigenimporten einerseits und in der Union hergestellten BEV andererseits analysieren sollte und dass Eigenimporte als eigenständiger ursächlicher Faktor betrachtet werden sollten. Unternehmen 24 brachte vor, dass die Ausfuhren von mit den OEM-Herstellern in der Union verbundenen Unternehmen nicht das „tatsächliche Ziel“ dieser Untersuchung seien und dass dies von der Kommission anerkannt worden sei, da sie in der vorläufigen Verordnung eine Aufschlüsselung der Einfuhren nach den Arten ausführender Hersteller vorgelegt habe. Die Kommission hätte nicht prüfen dürfen, ob die Ausfuhren chinesischer Erstausrüster, die nicht mit Erstausrüstern in der Union verbunden sind, wahrscheinlich stärker zunehmen würden als die Einfuhren von Unternehmen, die mit Erstausrüstern in der Union verbunden sind, sondern vielmehr, ob die Einfuhren chinesischer Erstausrüster, die nicht mit den Unionsherstellern verbunden sind, den Wirtschaftszweig der Union in eine „prekäre Situation“ bringen und „den Wirtschaftszweig der Union bedeutend schädigen würden, wenn keine handelspolitischen Schutzmaßnahmen ergriffen würden“.

(1217) Schließlich brachten die CCCME und die chinesische Regierung auch vor, es gebe keine Beweise dafür, dass die Einfuhrmengen der BEV chinesischer Marken Druck auf die BEV-Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union ausgeübt hätten oder ausüben könnten und dass die chinesischen BEV-Marken Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union vom Wirtschaftszweig der Union übernommen hätten, da i) der Verlust des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union in der Union zeitlich mit dem Anstieg seiner eigenen Einfuhren aus der VR China zusammenfiel, ii) die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union zuzüglich des Marktanteils der in die Union verkauften Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union zeigten, dass der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum einen Marktanteil von 8,6 % hinzugewonnen und keine Marktanteile verloren habe.

(1218) Obwohl dieses Vorbringen von der CCCME und der chinesischen Regierung im Abschnitt „Drohende Schädigung“ vorgebracht wurde, hielt es die Kommission für angemessener, es in diesem Abschnitt zu widerlegen.

(1219) Die Kommission hat die sogenannten Eigenimporte in den Erwägungsgründen 1212 bis 1214 der vorläufigen Verordnung analysiert und tatsächlich in den Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung in den Erwägungsgründen 1132 und 1134 eine Aufschlüsselung des Marktanteils der Einfuhren i) der chinesischen ausführenden Hersteller, die mit den Erstausrüstern von Verbrennungsmotoren in der Union verbunden sind, die auf die Herstellung von BEV umstellen, ii) Tesla und iii) aller anderen Einfuhren aus der VR China vorgelegt. Diese Analyse ist zusammen mit Tabelle 13 dieser Verordnung zu prüfen. Erstens müssen alle Einfuhren mit Ursprung in dem betroffenen Land nach dem rechtlichen Standard in Bezug auf die Schadensursache gemeinsam bewertet werden. Dies hat die Kommission in Abschnitt 6.1 der vorläufigen Verordnung getan. Darüber hinaus hat die Kommission, wie bereits erwähnt, die chinesischen Einfuhren unter anderem anhand der Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung und der Tabelle 13 aufgeschlüsselt, um die Entwicklung des Profils der Einfuhren aus der VR China zu ermitteln. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Einfuhren chinesischer Marken an Bedeutung zunehmen und dass die Verkäufe auf dem Unionsmarkt aufgrund der Verfügbarkeit von Lagerbeständen und der Ankündigungen über die Erhöhung der Einfuhren auf den Unionsmarkt nach dem UZ und darüber hinaus in den kommenden Jahren zunehmen werden. Diese Schlussfolgerung wurde auch durch die Daten für die Zeit nach dem UZ bestätigt, die zeigten, dass die Einfuhren chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14,1 % angestiegen sind, während alle anderen Einfuhren aus der VR China zurückgingen, wie aus Tabelle 10 der vorliegenden Verordnung hervorgeht. Daher führte die Kommission ordnungsgemäß eine Analyse der sogenannten Eigenimporte durch und kam zu dem Schluss, dass diese Einfuhren wahrscheinlich nicht zur drohenden bedeutenden Schädigung beitragen.

(1220) In Bezug auf das spezifische Vorbringen von Unternehmen 24 wiederholte die Kommission, dass diese Untersuchung alle BEV mit Ursprung in China umfasste und dass daher die Behauptung, dass sie nicht auf Einfuhren von mit Herstellern von BEV in der Union verbundenen Unternehmen abziele, falsch sei. Auch die Behauptung, dass die in den Tabellen 12a und 12b der vorläufigen Verordnung enthaltenen Aufschlüsselung diese Annahme bestätige, ist unzutreffend. Die in den Tabellen 12a und 12b enthaltene Aufschlüsselung befasst sich, wie in Erwägungsgrund 1131 der vorläufigen Verordnung dargelegt, mit einem spezifischen diesbezüglichen Vorbringen der CCCME, wie dies in Erwägungsgrund 1130 der vorläufigen Verordnung beschrieben ist. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1221) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass die Hersteller des Wirtschaftszweig für BEV der Union ihre Produktion auch weiterhin nach China verlagern würden, was zur Folge hätte, dass ein Anstieg der Eigenimporte nicht ausgeschlossen werden könne. Sie verwiesen auf eine Pressemitteilung vom 30. Juli 2024, in der Stellantis bekannt gab, dass Leapmotor International, ein Joint Venture zwischen Stellantis und dem chinesischen Hersteller Leapmotor, die erste Charge von Elektrofahrzeugen von Leapmotor von China nach Europa verschifft habe ([157]).

(1222) Die Kommission stellte fest, dass sich dieser Artikel auf die Ausfuhr der Modelle SUV C10 und T03 aus China bezog, die Marken von Leapmotor und somit chinesische Marken sind, und dass es daher nicht zu einer Verlagerung der Produktion von der Union nach China kam, wie die CCCME behauptete. Dies zeigt lediglich, dass die Einfuhren von BEV aus der VR China in naher Zukunft zunehmen werden.

(1223) Sämtliche Vorbringen, die Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union seien nicht ordnungsgemäß als Schadensursache berücksichtigt worden, wurden daher zurückgewiesen.

6.2.2.4. Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union

(1224) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass es einen starken Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union gebe, der sich wahrscheinlich negativ auf die Hersteller von BEV in der Union ausgewirkt habe, was durch Anreize wie den französischen Ökobonus für Elektrofahrzeuge verstärkt werde und Preiserhöhungen durch den Wirtschaftszweig der Union verhindert habe. Sie machten geltend, dass dieser Faktor von der Kommission hätte geprüft werden müssen. Der einzige Beweis, den die CCCME und die chinesische Regierung in dieser Hinsicht vorlegten, waren mehrere Presseartikel, in denen von einem normalen Wettbewerb die Rede ist, der auf jedem Markt herrscht, auf dem verschiedene Hersteller miteinander konkurrieren ([158]).

(1225) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass dieser Wettbewerb auf den Grundsätzen des fairen Handels beruhte und die Auswirkungen des subventionierten Wettbewerbs der Einfuhren aus der VR China zu Preisen, die die Preise der Hersteller von BEV in der Union erheblich unterboten, nicht abgeschwächt hat. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1226) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass das Dossier keinen Hinweis darauf enthalte, dass die Kommission Beweise berücksichtigt habe, um zu ihrer Schlussfolgerung hinsichtlich des fairen Wettbewerbs zwischen den Unionsherstellern zu gelangen.

(1227) Die Kommission stellte fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung keine zusätzlichen Beweise dafür vorgebracht haben, inwiefern der Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union negative Auswirkungen auf die Unionshersteller hat oder haben könnte. In jedem Fall besteht der Zweck der Untersuchung darin, zu beurteilen, ob die Einfuhren von BEV aus der VR China subventioniert sind, den Wirtschaftszweig der Union bedrohen und ob es im Interesse der Union liegt, Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Untersuchung ergab, dass die sich verschlechternde Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf den unlauteren externen Wettbewerb durch subventionierte chinesische Einfuhren zurückzuführen ist, die eine bedeutende Schädigung für den Wirtschaftszweig der Union darstellen. Im Rahmen dieser Untersuchung wird der Wettbewerb zwischen den Unionsherstellern auf dem Unionsmarkt nicht beurteilt, da die Feststellungen den Wirtschaftszweig der Union als Ganzes betreffen. Die CCCME und die chinesische Regierung legten keine Beweise dafür vor, dass der Wettbewerb innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union den Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren aus der VR China und der drohenden Schädigung schmälert. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

6.2.2.5. Überregulierung

(1228) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass sich der Regulierungsaufwand in der Union negativ auf den Wirtschaftszweig für BEV der Union ausgewirkt habe, insbesondere weil dessen Einhaltung beträchtliche finanzielle Ressourcen erfordere. Die CCCME und die chinesische Regierung zitierten mehrere Erklärungen von führenden Vertretern der Union als Beweis für ihr Vorbringen. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal von der CCCME angeführt.

([157]) 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.

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

(1229) Dieses Vorbringen war sehr allgemein gehalten. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass jedweder Kostenanstieg aufgrund regulatorischer Probleme Investitionsentscheidungen des Wirtschaftszweigs der Union lediglich in der Vergangenheit beeinträchtigt hat. Es wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass durch diesen Punkt eine drohende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union in den Jahren nach dem Untersuchungszeitraum verursacht wird. Auch wenn der Übergang zur Elektrifizierung gesetzlich vorgeschrieben ist, stellt dies für sich genommen für den Wirtschaftszweig der Union keine Bedrohung im Sinne von Artikel 8 Absatz 8 der Grundverordnung dar; die Hersteller von BEV müssen sich wie jeder Wirtschaftszweig an den bestehenden Rechtsrahmen anpassen. Vielmehr bildet der Regulierungsrahmen den Rahmen für die Bewertung der drohenden Schädigung im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung. Darüber hinaus bleibt zwar die Verpflichtung zur Einhaltung diverser Vorschriften auch nach dem UZ bestehen, doch haben die CCCME und die chinesische Regierung keine neuen wichtigen Vorschriften ermittelt, die den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung schädigen könnten. Vielmehr stellte die Kommission fest, dass die subventionierten Einfuhren die Existenzfähigkeit des Wirtschaftszweigs für BEV der Union gefährden. Ohne faire Marktbedingungen werden die Unionshersteller nicht in der Lage sein, die erforderlichen Skaleneffekte zu erzielen. Somit wurde dieser Einwand nicht belegt und deshalb zurückgewiesen.

6.2.2.6. Industrie im Wandel

(1230) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung ferner vor, dass die Kommission die Auswirkungen des Übergangs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV auf die drohende Schädigung nicht ordnungsgemäß bewertet habe. Sie behaupteten, dass sich dies in absehbarer Zukunft auf die Unionshersteller auswirken werde.

(1231) Die CCCME und die chinesische Regierung brachten außerdem vor, die Kommission habe die positiven Entwicklungen bei den meisten Schadensindikatoren außer Acht gelassen und gleichzeitig die BEV-Einfuhren aus der VR China für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union verantwortlich gemacht, ohne den fraglichen Übergang angemessen zu bewerten. Darüber hinaus habe die Kommission lediglich auf den Übergang verwiesen, jedoch nicht objektiv die Auswirkungen des Übergangs auf die Kosten und Gewinne des Wirtschaftszweigs der Union sowie seine Fähigkeit, die Preise zu erhöhen, berücksichtigt. Daher würde dieser Übergang nur als ein Faktor angesehen, der den Wirtschaftszweig der Union begünstigte, jedoch bei der Bewertung der Auswirkungen der Einfuhren von BEV aus der VR China nicht berücksichtigt würde. Dies wurde auch nach der endgültigen Unterrichtung noch einmal von der CCCME und der chinesischen Regierung angeführt.

(1232) In diesen Stellungnahmen wird die Analyse der Lage des Wirtschaftszweigs der Union durch die Kommission in Abschnitt 4 der vorläufigen Verordnung ignoriert und falsch dargestellt. In der Analyse der Kommission wurde anerkannt, dass einige Indikatoren im Untersuchungszeitraum positiv waren. Daher wurden solche Indikatoren nicht „vom Tisch gewischt". Genauer gesagt wurden sie in den richtigen Kontext des Übergangs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV gestellt, und sie wurden zusammen mit allen anderen relevanten Faktoren, wie der Verlustsituation und dem Preisdruck durch steigende Mengen subventionierter Einfuhren aus der VR China, insbesondere im Untersuchungszeitraum, und dem möglichen Anstieg nach diesem Zeitraum berücksichtigt.

(1233) Der Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV bildet den wichtigsten Hintergrund für die gesamte drohende Schädigung, die Schadensursache und die Analyse des Unionsinteresses. Dieser Übergang ist im Gange und soll sich bis zum Jahr 2035 fortsetzen. Der Übergang ist ein zentraler Bestandteil des Grünen Deals der Kommission, um die CO_2-Emissionsziele zu erreichen. Die Unionshersteller haben detaillierte Strategien zur Erreichung dieser Ziele entwickelt, einschließlich der Umsetzung massiver Investitionspläne, um die einschlägigen Rechtsvorschriften einzuhalten. Der Übergang ist daher für die Zukunft des Wirtschaftszweigs der Union von entscheidender Bedeutung.

(1234) Darüber hinaus ist der Übergang des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV Teil des Regulierungsrahmens für die Automobilindustrie in der Union. Die Fahrzeughersteller in der Union müssen diesen Regulierungsrahmen sowie andere Rechtsvorschriften einhalten. Ein solcher Regulierungsrahmen kann nicht als drohende Schädigung im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung angesehen werden. Er bildet vielmehr den Rahmen für die Bewertung der drohenden Schädigung im Sinne des Artikels 8 Absatz 8 der Grundverordnung. Tatsächlich ist die unmittelbare Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union nicht der Übergang selbst, sondern es sind die subventionierten Einfuhren aus der VR China, die die Verwirklichung des Übergangsprozesses gefährden. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

6.2.2.7. Überkapazitäten des Wirtschaftszweigs der Union

(1235) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die CCCME und die chinesische Regierung vor, dass der Wirtschaftszweig der Union auf der Grundlage der in Tabelle 4 der vorläufigen Verordnung enthaltenen Zahlen durch Überkapazitäten belastet werde. Dieser Einwand wurde von der CCCME und der chinesischen Regierung nach der endgültigen Unterrichtung erneut mit der Behauptung bekräftigt, dass die Kommission keine Beweise zur Stützung ihrer Auffassung vorgelegt habe, dass für die Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor Kapazitätsreserven zur Verfügung stünden.

(1236) Wie in Erwägungsgrund 842 dieser Verordnung dargelegt, stellte die Kommission fest, dass die Daten zur Produktionskapazität auf der Grundlage der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller geschätzt wurden, und betont, dass in einem wachsenden Markt Kapazitäten aufgebaut werden müssen, bevor Produktionssteigerungen erzielt werden können. Die verfügbaren Kapazitätsreserven sind aufgrund des Übergangs von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV weitgehend theoretisch, was bedeutet, dass die Kapazität, die nicht wie geplant für die BEV-Produktion genutzt wird, für die Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zur Verfügung stünde, anstatt ungenutzt zu bleiben. Darüber hinaus stellten einige Unionshersteller, wie in Erwägungsgrund 1058 der vorläufigen Verordnung dargelegt, in ihren Montagewerken neben Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auch BEV her, wobei sie im Wesentlichen dasselbe Herstellverfahren verwendeten, um vorhandene Anlagen, Verfahren und Kompetenzen zu nutzen und eine gewisse Flexibilität bei den Produktionsmengen zu erhalten. Die Kommission erörterte die Kapazitätsberechnung mit den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern bei den Kontrollbesuchen vor Ort. Darüber hinaus stehen die hohen Kapazitätsreserven des Wirtschaftszweigs der Union, wie bereits in Erwägungsgrund 844 der vorliegenden Verordnung dargelegt, im Einklang mit dem Übergang des Unionsmarktes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

6.2.2.8. Investitionsentscheidungen des BEV-Wirtschaftszweigs der Union

(1237) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, die Kommission habe die Tatsache, dass die chinesischen Hersteller seit Jahren innovativ tätig und nun hoch effizient seien, im Gegensatz zu den Unionsherstellern, die trotz ihrer verspäteten Umstellung auf Elektrofahrzeuge Subventionen von der Union und ihren Mitgliedstaaten erhalten hätten, nicht berücksichtigt. Obwohl dieses Vorbringen im Abschnitt „Unionsinteresse" ihrer Stellungnahmen vorgebracht wurde, hielt es die Kommission für angemessener, es in diesem Abschnitt zu widerlegen. In ähnlicher Weise brachte NIO vor, dass der BEV-Wirtschaftszweig der Union in der Vergangenheit falsche Investitionsentscheidungen getroffen habe, indem er erst kürzlich mit der Umstellung auf Elektrofahrzeuge begonnen habe, was sich, im Gegensatz zur langfristigen Planung des chinesischen BEV-Wirtschaftszweigs, negativ auf seine Situation ausgewirkt habe.

(1238) Die Kommission konnte die Relevanz dieses Vergleichs nicht nachvollziehen. Die Tatsache, dass die chinesischen Hersteller möglicherweise innovativ waren oder effizient sind, entkräftet nicht die Feststellung einer drohenden Schädigung oder die Feststellungen zur Schadensursache. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

6.3. **Schlussfolgerung**

(1239) Aus den vorstehenden abschließenden Feststellungen kann die in Erwägungsgrund 1218 der vorläufigen Verordnung gezogene Schlussfolgerung bestätigt werden.

7. **UNIONSINTERESSE**

(1240) Nach der vorläufigen Unterrichtung gingen Stellungnahmen der chinesischen Regierung, der CCCME, des CAAM, der SAIC Group, der Geely Group, von NIO, des Unternehmens 18, des Unternehmens 24, des Unternehmens 27 und des VDA zum Unionsinteresse ein.

(1241) Nach der endgültigen Unterrichtung gingen Stellungnahmen der chinesischen Regierung, der CCCME, des CAAM, der Geely Group, des Unternehmens 22, des Unternehmens 24, des Unternehmens 27, von Polestar, des VDA und von Eurofer zum Unionsinteresse ein.

7.1. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Union**

(1242) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, die Kommission habe sich nicht mit mehreren öffentlichen Erklärungen unter anderem von Unionsherstellern, deren Verbänden und mehreren Mitgliedstaaten auseinandergesetzt, die die positive Leistung der Unionshersteller und ihre Ablehnung von Ausgleichsmaßnahmen belegten. Insbesondere verwiesen die chinesische Regierung und die CCCME auf die Einführung neuer Modelle durch die Unionshersteller als Beweis für die Tatsache, dass die Unionshersteller in der Lage seien, die erforderlichen Investitionen zu tätigen, sowie auf die Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union in die Produktion auf Drittlandsmärkten als Beweis dafür, dass die Unionshersteller in der Lage sein werden, den Übergang des Unionsmarktes von der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu BEV mitzugehen.

(1243) Zunächst erläuterte die Kommission, dass sie ihre Feststellungen auf die im Rahmen dieser Untersuchung zusammengetragenen Fakten stützte. Die Kommission ging nur auf die im Rahmen dieser Untersuchung vorgebrachten Vorbringen ein. Darüber hinaus stellte die Kommission selbst in Erwägungsgrund 1047 der vorläufigen Verordnung fest, dass die Unionshersteller ihr Portfolio angebotener BEV jedes Jahr mit Markteinführungen erweitern, und wies in Erwägungsgrund 1092 der vorläufigen Verordnung auf einige der geplanten Investitionen der Unionshersteller hin. Diese Markteinführungen und Investitionen wurden zwar angekündigt, doch sind diese erheblich bedroht, falls, wie in Erwägungsgrund 1228 der vorläufigen Verordnung dargelegt, keine Maßnahmen eingeführt werden und der Wirtschaftszweig der Union diese Projekte in Zukunft möglicherweise nicht wie angekündigt durchführen kann. Schließlich umfasst die Analyse des Unionsinteresses eine Bewertung der Auswirkungen der Maßnahmen unter anderem auf die Unionshersteller auf dem Unionsmarkt und keine Analyse der Leistung des Wirtschaftszweigs der Union auf Drittlandsmärkten. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1244) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten die chinesische Regierung und die CCCME diese öffentlichen und zusätzlichen Erklärungen, ohne weitere Argumente anzuführen.

(1245) Daher war die Kommission der Auffassung, dass es nicht erforderlich war, weiter darauf einzugehen.

(1246) Nach der endgültigen Unterrichtung vertrat der VDA die Auffassung, dass das Risiko für die Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union im Falle eines Verzichts auf Maßnahmen durch andere vorherrschende Risiken aufgewogen würde, z. B. den Verlust des Zugangs zu wichtigen ausländischen Märkten wie China oder anderen Märkten, die ebenfalls Zölle auf BEV erheben. Darüber hinaus brachte der VDA vor, dass Investitionen in den Ausbau der Elektromobilität und der Batterieproduktion von chinesischen Investoren unterstützt würden und weiterhin Rohstoffe aus China benötigt würden.

(1247) Die Kommission ging auf die Bedeutung des Zugangs des Wirtschaftszweigs der Union zu Ausfuhrmärkten im Rahmen der Untersuchung in Erwägungsgrund 1310 der vorliegenden Verordnung und auf den Bedarf an Rohstoffen aus China in Erwägungsgrund 1293 der vorliegenden Verordnung ein. Dasselbe könnte für die Unterstützung durch chinesische Investoren in der Union gelten, da die Maßnahmen nicht darauf abzielen, Investitionszuflüsse aus China zu behindern. Insgesamt verglich der VDA Risiken, auf die die Einführung der Maßnahmen keine direkte Auswirkung hat, mit dem einzigen Risiko unter diesen — dem Verlust von bereits getätigten und geplanten Investitionen in der Union —, das durch die Ausgleichsmaßnahmen direkt eingedämmt werden kann. Die Kommission widersprach daher dem Ergebnis der Abwägung des VDA und wies dieses Vorbringen zurück.

(1248) Nach der vorläufigen Unterrichtung verwiesen die chinesische Regierung und die CCCME auch auf die seitens des Unternehmens 24 gegen die Maßnahmen vorgebrachten Argumente, die ihrer Ansicht nach von der Kommission ohne angemessene Berücksichtigung zurückgewiesen wurden.

(1249) Die Kommission stellte fest, dass sie auf die Argumente des Unternehmens 24 zum Unionsinteresse in den Erwägungsgründen 1250 und 1251, 1255 bis 1258 sowie 1266 und 1267 der vorläufigen Verordnung eingegangen ist und dass das Unternehmen 24 selbst in seiner Stellungnahme zu der vorläufigen Unterrichtung nicht geltend gemacht hat, dass seine Argumente zum Unionsinteresse von der Kommission nicht angemessen berücksichtigt worden seien. Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(1250) Darüber hinaus brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Einführung der Maßnahmen dem Wirtschaftszweig der Union nicht zugutekomme, da die Unionshersteller mengenmäßig den größten Teil der chinesischen BEV einführten und aus öffentlichen Bekanntmachungen nicht hervorgehe, dass sich diese Situation ändern werde. Sie bezogen sich insbesondere auf öffentliche Informationen über BMW, die ab 2024 Mini-BEV aus China einführen, auf Vereinbarungen zwischen Volkswagen und der SAIC Group über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen und auf ein Gemeinschaftsunternehmen zwischen Stellantis und Leapmotor zum Verkauf von Leapmotor-BEV in der Union. Die Kommission habe diesen Aspekt nicht berücksichtigt, auch indem sie sich nicht mit den Einfuhren von Tesla befasst habe und indem sie in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung erklärt habe, dass die Einfuhren der Erstausrüster aus der Union nicht steigen würden.

(1251) Die Kommission stellte fest, dass sie sich im Gegensatz zu den in Erwägungsgrund 1137 der vorläufigen Verordnung enthaltenen Behauptungen mit den Einfuhren von Tesla befasst hat, indem sie zu dem Schluss kam, dass diese in Zukunft voraussichtlich nicht erheblich zunehmen werden, da dessen Kapazitätsreserven, soweit überhaupt vorhanden, sehr gering waren. Ebenso ging die Kommission in Tabelle 12b und Erwägungsgrund 1135 der vorläufigen Verordnung darauf ein, dass die Einfuhren chinesischer Marken im letzten Quartal des Untersuchungszeitraums die Einfuhren der Erstausrüster aus der Union übersteigen. Diese jüngste Entwicklung steht in krassem Gegensatz zu den öffentlichen Ankündigungen der

chinesischen ausführenden Hersteller, dass erhebliche Einfuhren von Erstausrüster in der Union getätigt wurden. Darüber hinaus kündigten die Erstausrüster der Union keine größeren Pläne zur Einfuhr von BEV aus der VR China an, wie in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung dargelegt. Die von der chinesischen Regierung und der CCCME gemeldeten öffentlichen Erklärungen widersprachen diesen Schlussfolgerungen nicht. Daher waren die Einfuhren von BMW unter der Marke Mini bereits in Erwägungsgrund 1136 der vorläufigen Verordnung berücksichtigt worden. Außerdem gab es keinen Hinweis darauf, dass die Vereinbarung zwischen Volkswagen und SAIC für Ausfuhren in die Union bestimmt war und dass die CCCME und die chinesische Regierung bezüglich des Verkaufs von Leapmotor-Fahrzeugen durch Stellantis berichteten, dass „Stellantis und Leapmotor, ein Start-up für Elektrofahrzeuge, keine Angaben dazu gemacht haben, wo die Elektrofahrzeuge hergestellt würden" ([159]). Dieser Trend wird, wie der Tabelle 13 entnommen werden kann, auch durch die Aufschlüsselung der Einfuhren nach dem UZ bestätigt, die zeigt, dass die Einfuhren chinesischer Marken im zweiten Quartal 2024 erheblich auf 14 % angestiegen sind, während alle anderen Einfuhren zurückgingen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1252) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Tatsache, dass im letzten Quartal des Untersuchungszeitraums die Einfuhren chinesischer Marken die Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union überstiegen, nichts daran ändere, dass die Eigenimporte des Wirtschaftszweigs der Union weiterhin erheblich und im Bezugszeitraum beträchtlich gewesen seien und nach dem UZ den Großteil der Einfuhren aus der VR China ausgemacht hätten. Darüber hinaus legten die chinesische Regierung und die CCCME zusätzliche Belege dafür vor, dass das Joint Venture zwischen Stellantis und Leapmotor Waren in die Union ausgeführt habe, und erinnerten daran, dass auch Volkswagen (Anhui) nach dem UZ mit der Ausfuhr begonnen habe, was der Feststellung der Kommission widerspreche, dass Erstausrüster in der Union in Zukunft keine nennenswerten Mengen aus der VR China einführen würden.

(1253) Die Kommission stellte fest, dass die in Erwägungsgrund 1251 der vorliegenden Verordnung beschriebene Entwicklung bei den Einfuhren chinesischer Marken nicht durch die Anmerkungen der chinesischen Regierung und der CCCME widerlegt wurde und nicht nur auf der Feststellung beruhte, dass im letzten Quartal des Untersuchungszeitraums die Einfuhren chinesischer Marken die Einfuhren von Erstausrüstern aus der Union überstiegen. Tatsächlich stellte die Kommission in Erwägungsgrund 1251 der vorliegenden Verordnung fest, dass die Einfuhren chinesischer Marken nach dem UZ die einzige Kategorie von Einfuhren war, die im Vergleich zu den Einfuhren von Erstausrüstern der Union und Tesla, die stattdessen kontinuierlich rückläufig waren, kontinuierlich zunahm. Wie aus Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung hervorgeht, machten die Einfuhren chinesischer Marken im letzten Quartal nach dem UZ den Großteil der Einfuhren aus der VR China aus. Wie in Erwägungsgrund 1222 der vorliegenden Verordnung dargelegt, handelt es sich bei den Einfuhren von Stellantis von Leapmotor zudem um chinesische Leapmotor-Marken und nicht um europäische Marken. Es wurde daran erinnert, dass die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen nicht dazu gedacht ist, die Einfuhr von BEV durch die Erstausrüster aus der Union oder von anderen Ausführern aus der VR China zu verhindern, sondern dazu, gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt zu schaffen. Die Einfuhren von Erstausrüstern der Union werden zwar fortgesetzt, aber aufgrund ihrer geringeren Bedeutung für die Gesamteinfuhren aus China kann nicht behauptet werden, dass die Maßnahmen nur den Interessen der Hersteller in der Union zuwiderlaufen, da sie nur einen geringen Teil der Gesamteinfuhren betreffen, die von Erstausrüstern aus der Union getätigt werden und deren Anteil noch weiter sinken wird. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1254) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten das Unternehmen 18 und der VDA vor, dass i) bestimmte Unionshersteller über Joint Ventures mit chinesischen Herstellern BEV aus China eingeführt hätten und daher Ausgleichszölle auf diese Einfuhren entrichten müssten, ii) diese Zölle in einigen Fällen höher als die Zölle auf chinesische Marken gewesen seien und iii) derart höhere Kosten weniger Investitionen in den Übergang zur Elektrifizierung in der Union nach sich ziehen würden.

(1255) Die Kommission stellte fest, dass die Untersuchung alle BEV mit Ursprung in China umfasst, unabhängig vom Eigentum an der Marke. Während bestimmte Erstausrüster in der Union spezifische BEV-Modelle aus China einführten, stellten diese Einfuhren, wie in den Erwägungsgründen 998 und 1136 der vorläufigen Verordnung dargelegt, im Vergleich zum Gesamtverbrauch der Union während der Untersuchung nur eine geringe Menge dar. Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(1256) Nach der endgültigen Unterrichtung antwortete der VDA, dass die Erwiderung der Kommission unzureichend sei, da mögliche Maßnahmen einen wichtigen Geschäftsbereich des Wirtschaftszweigs der Union beträfen.

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

(1257) Die Kommission erkannte die Bedeutung des BEV-Sektors für den Wirtschaftszweig der Union an. Gleichzeitig ist in der Grundverordnung jedoch vorgesehen, dass bei der Beurteilung der drohenden Schädigung durch die Einfuhren aus der VR China alle Einfuhren berücksichtigt werden müssen, einschließlich — aber nicht beschränkt auf — Einfuhren von Erstausrüstern aus der Union. Darüber hinaus hat der VDA die Einschätzung, dass es sich hierbei im Vergleich zum Gesamtverbrauch der Union um eine geringe Menge handelt, nicht bestritten. Schließlich sind, wie aus Tabelle 13 der vorliegenden Verordnung hervorgeht, die Einfuhren von Erstausrüstern aus der Union nach dem UZ durchweg rückläufig, während die Einfuhren chinesischer Marken zunehmend an Bedeutung gewinnen. Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(1258) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte das Unternehmen 24 vor, dass viele, wenn nicht alle Unionshersteller die Einführung der Maßnahmen ablehnten. In einem Kontext, in dem die Geschwindigkeit der Umstellung auf Elektromotoren durch die Vorgaben des Grünen Deals vorgeschrieben wird, brachte das Unternehmen 24 vor, dass die Hersteller von Elektrofahrzeugen in der Union im Allgemeinen eine Verlangsamung der Verbrauchernachfrage aufgrund steigender Preise für Elektrofahrzeuge befürchten.

(1259) Die Kommission stellte fest, dass entgegen dem Vorbringen des Unternehmens 24 nach der vorläufigen Unterrichtung nur die Unternehmen 24 und 18 der Einführung von Maßnahmen widersprochen haben. Dieser Einspruch ist jedoch vor dem Hintergrund des Risikos chinesischer Vergeltungsmaßnahmen ([160]) zu sehen, und wie in den Erwägungsgründen 1255 bis 1258 der vorläufigen Verordnung und in den Erwägungsgründen 1309 bis 1313 dieser Verordnung festgestellt, stellt die behauptete Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen kein Element dar, das gegen die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen spricht. Die aus dem Vorbringen des Unternehmens 24 abgeleitete Auffassung, dass die Maßnahmen die Preise für BEV in der Union erhöhen und den Zugang der Verbraucher einschränken würden, wurde auch von anderen Parteien vorgebracht und in den Erwägungsgründen 1280 und 1286 dieser Verordnung behandelt. Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(1260) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte das Unternehmen 24 erneut seine Ablehnung der Einführung von Ausgleichsmaßnahmen zum Ausdruck, während die chinesische Regierung und die CCCME anführten, dass auch das Unternehmen 22, das Unternehmen 27, der VDA und der Europäische Verband der Automobillieferanten (im Folgenden „CLEPA“) sich dagegen ausgesprochen hätten.

(1261) Da sich die chinesische Regierung und die CCCME nicht auf spezifische Stellungnahmen dieser Parteien bezogen, stellte die Kommission fest, dass sie in ihrer Erwiderung in Erwägungsgrund 1259 der vorliegenden Verordnung auf Stellungnahmen zur vorläufigen Unterrichtung und nicht auf alle im Laufe der Untersuchung eingereichten Stellungnahmen Bezug nahm. Darüber hinaus ist der CLEPA ein Lieferantenverband, während sich das ursprüngliche Vorbringen des Unternehmens 24 auf Unionshersteller bezog. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1262) Nach der endgültigen Unterrichtung erklärte der VDA, dass er die Position der deutschen Erstausrüster und Zulieferer zum Ausdruck gebracht habe, weshalb nicht nur das Unternehmen 24 und das Unternehmen 18 sich gegen die Maßnahmen ausgesprochen hätten.

(1263) Die Kommission räumte ein, dass sich auch der VDA gegen die Untersuchung ausgesprochen hatte, wies jedoch darauf hin, dass nach ihrem Kenntnisstand alle Unionshersteller bei der Untersuchung individuell handelten, sodass der VDA seine Position in der Untersuchung als Verband und nicht im Namen der Unionshersteller vertrat. Die Stellungnahme der Kommission beschränkte sich auf die Wiedergabe der Standpunkte der Unionshersteller in den Stellungnahmen zu den vorläufigen Maßnahmen. Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(1264) Darüber hinaus brachten die chinesische Regierung und die CCCME nach der endgültigen Unterrichtung vor, dass die Kommission den Widerstand der Unionshersteller auf die Furcht vor Vergeltungsmaßnahmen reduziert habe, während die chinesische Regierung und die CCCME andere Argumente aus öffentlichen Stellungnahmen angeführt hätten und das Unternehmen 24 in seinem ursprünglichen Einwand darauf hingewiesen habe, dass Maßnahmen die ohnehin geringe Nachfrage nach BEV weiter dämpfen würden — mit Auswirkungen auf die geplanten Markteinführungen und Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union — und den Innovationsanreiz untergraben könnten, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union geschwächt würde.

(1265) Die Kommission wies darauf hin, dass sie die von der chinesischen Regierung berichteten öffentlichen Äußerungen bereits in Erwägungsgrund 1243 der vorliegenden Verordnung zurückgewiesen hat. In den Erwägungsgründen 1280 und 1286 der vorliegenden Verordnung stellte sie zudem eine etwaige begrenzte Preiserhöhung für Verbraucher — und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Nachfrage nach BEV — in den entsprechenden Kontext und wies die Behauptung, dass Maßnahmen den Wettbewerbsdruck auf die Unionshersteller — und damit ihren Innovationsanreiz — verringern würden, in Erwägungsgrund 1284 der vorliegenden Verordnung zurück.

([160]) Insbesondere die Abschnitte III.2 und III.3 der Stellungnahme des Unternehmens 18 und Absatz 70 der Stellungnahme des Unternehmens 24.

(1266) Schließlich forderte das Unternehmen 27 die Kommission nach der endgültigen Unterrichtung auf, die Auswirkungen der Ausgleichszölle auf Hersteller, Verwender, Einführer und Verbraucher in der Union sowie auf die politischen Interessen bei ihrer endgültigen Feststellung umfassend zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen.

(1267) Das Unternehmen 27 legte keine weiteren Einzelheiten oder Erläuterungen zur Untermauerung dieses Vorbringens vor, insbesondere nicht dahin gehend, welche Aspekte der Analyse des Unionsinteresses konkret zusätzlich und eingehender geprüft werden sollten oder welche Interessen nicht angemessen berücksichtigt oder abgewogen wurden. Die Kommission ist daher nicht in der Lage, diesbezüglich eine weitere Bewertung vorzunehmen, und wies dieses allgemeine Vorbringen zurück.

(1268) Nach der endgültigen Unterrichtung beschwerte sich das Unternehmen 27 über die Erwiderung der Kommission in Erwägungsgrund 1267 der vorliegenden Verordnung, denn in der vertraulichen Fassung der Stellungnahme seien ausführliche Argumente und Beweise zu der Frage vorgelegt worden, ob die Einführung der Maßnahmen im Interesse der Union sei. Das Unternehmen 27 argumentierte ferner, dass es aufgrund der Einschränkungen, die sich aus der Notwendigkeit ergäben, seine Anonymität zu wahren, daran gehindert worden sei, diese in die offene Fassung seiner Stellungnahme aufzunehmen. Daher beantragte das Unternehmen 27 bei der Kommission eine vertrauliche Unterrichtung, die sich auf die vertrauliche Fassung seiner Stellungnahme bezieht.

(1269) Die Kommission nahm die Stellungnahme von Unternehmen 27 zur Kenntnis und übermittelte dem Unternehmen eine vertrauliche Unterrichtung, in der auf die vertrauliche Fassung seiner Stellungnahme eingegangen wurde.

(1270) Da nach der vorläufigen Unterrichtung keine weiteren Stellungnahmen zum Interesse der Unionshersteller eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 1221 bis 1234 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen durch die Kommission bestätigt.

7.2. **Interesse der unabhängigen Einführer**

(1271) Da nach der vorläufigen Unterrichtung keine Stellungnahmen zum Interesse der unabhängigen Einführer eingingen, bestätigte die Kommission ihre in Erwägungsgrund 1235 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

7.3. **Interesse der Verwender**

(1272) Da zu den Interessen anderer interessierter Nutzer keine Stellungnahmen eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 1236 bis 1243 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen bestätigt.

7.4. **Interesse der Lieferanten**

(1273) Nach der vorläufigen Unterrichtung wiederholte der VDA, dass China der größte Ausfuhrmarkt für deutsche Automobilzulieferer sei, und äußerte Bedenken, dass ein Handelskonflikt mit China sicher auch deutsche Lieferanten und jene aus der Union betreffen würde, z. B. durch eine Beschränkung des Zugangs zum chinesischen Markt.

(1274) Das Interesse der Automobilzulieferer und -hersteller wurde in den Erwägungsgründen 1244 bis 1249 der vorläufigen Verordnung behandelt. Insbesondere wies die Kommission aus den in Erwägungsgrund 1245 der vorläufigen Verordnung dargelegten Gründen das Argument zurück, dass die Maßnahmen den Lieferanten aufgrund möglicher Vergeltungsmaßnahmen aus China unverhältnismäßig schaden würden, und wies dieses Vorbringen zurück. Da keine der oben genannten Parteien diesbezüglich weitere Informationen oder Beweise vorgelegt hat, wies die Kommission die diesbezüglichen Vorbringen zurück.

(1275) Nach der endgültigen Unterrichtung stellte der VDA infrage, ob ausreichend analysiert worden sei, wie sich mögliche Gegenmaßnahmen Chinas auf Lieferanten auswirken würden, und wiederholte seine Einwände, auf die die Kommission bereits in Erwägungsgrund eingegangen war. Der VDA wies auch darauf hin, dass der CLEPA seinen Standpunkt in der in Erwägungsgrund 1245 der vorläufigen Verordnung erwähnten Stellungnahme teile.

(1276) Nach der endgültigen Unterrichtung bekräftigte Eurofer seine Unterstützung für die Einführung der Maßnahmen. Insbesondere brachte der Verband als erstes Argument vor, dass die Automobilindustrie der Union, einschließlich der Hersteller von BEV, ein wichtiger nachgelagerter Wirtschaftszweig für den Stahlsektor der Union sei, da auf sie ein Fünftel des Stahlverbrauchs der Union entfalle und sie fast den gesamten Bedarf an Stahl über Stahlhersteller in der Union beziehe.

Etwaige schädigende Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China auf den Automobilsektor der Union hätten daher Ausstrahlungseffekte auf die vorgelagerten Stahlhersteller. Zweitens vertrat er die Auffassung, dass die Einführung der Maßnahmen erforderlich sei, um die Ertragskraft der Automobilindustrie der Union zu gewährleisten. Drittens wies er darauf hin, dass die Nachfrage des Automobilsektors nach Spezialstahlprodukten die Forschung und Entwicklung sowie die Investitionen im Stahlsektor der Union vorantreibe, wie verschiedene jüngste Investitionen von Stahlherstellern in der Union belegen würden, die getätigt worden seien, um den spezifischen Bedarf der Automobilhersteller in der Union zu decken, auch für BEV. Viertens wies Eurofer darauf hin, dass es für die Union wichtig sei, Maßnahmen zu ergreifen, um zu verhindern, dass Subventionen von Drittländern (insbesondere Subventionen in der Größenordnung, wie sie in der aktuellen Untersuchung festgestellt wurden) negative Auswirkungen auf die Wirtschaftszweige der Union und damit die Arbeitsplätze in der Union hätten.

(1277) Die Kommission nahm die Unterstützung von Eurofer für die Einführung der Maßnahmen und die Gründe dafür entsprechend zur Kenntnis.

(1278) Da zu den Interessen der Lieferanten keine weiteren Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 1244 bis 1249 der vorläufigen Verordnung dargelegten Schlussfolgerungen.

7.5. **Auswirkungen auf die Verbraucher**

(1279) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung, die CCCME, die Geely Group und der VDA vor, dass ein Anstieg der Verbraucherpreise infolge der Einführung der Maßnahmen sicher sei. In diesem Zusammenhang verglich die Kommission nach Ansicht der chinesischen Regierung und der CCCME zu Unrecht diesen Preisanstieg mit dem einzigen potenziellen Risiko des Verschwindens des Wirtschaftszweigs der Union. Die chinesische Regierung und die CCCME vertraten die Auffassung, dass Ausgleichsmaßnahmen zu einem zunehmenden Mangel an Erschwinglichkeit und Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen auf dem Unionsmarkt führen würden. Insbesondere brachten sie vor, dass einerseits die schrittweise Einstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis 2035 den Verbrauchern die Alternative von billigeren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vorenthalten würde, während BEV aufgrund der Ausgleichsmaßnahmen länger zu teuer bleiben würden. Die Maßnahmen würden das Angebot an BEV-Modellen auf dem Unionsmarkt einschränken und die Einfuhren von BEV aus der VR China verteuern, was wiederum die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher einschränke. Die CCCME wiederholte auch ihren Verweis auf die wirtschaftliche Analyse von zwei Professoren der Katholieke Universiteit Leuven und des Centre of Economic Policy Research, die in Erwägungsgrund 1252 der vorläufigen Verordnung erwähnt wird, und behauptete, dass die Unionshersteller kein vollständiges Spektrum von BEV-Modellen anboten, nicht in der Lage seien, Modelle in allen Segmenten anzubieten, und dass die von den Unionsherstellern hergestellten Modelle mit den von den chinesischen Herstellern hergestellten Modellen nur sehr begrenzte Überschneidungen aufwiesen.

(1280) Die Kommission stellte klar, dass in Erwägungsgrund 1251 der vorläufigen Verordnung nicht der Schluss gezogen wurde, dass es keine Preiserhöhungen für die Verbraucher geben werde, sondern dass eine solche Preiserhöhung wahrscheinlich begrenzt ist und nur den unfairen Vorteil der chinesischen ausführenden Hersteller ausgleichen wird. Jeder Anstieg der Einzelhandelspreise für Verbraucher hängt darüber hinaus von der Struktur der Vertriebskanäle der ausführenden Hersteller und von der Geschäftsentscheidung der einzelnen Ausführergruppen, wie sich die Zölle letztlich in ihren Preisen für die Verbraucher niederschlagen werden, ab. In Bezug auf das Vorbringen, dass billigere Alternativen mit Verbrennungsmotor für Verbraucher ab 2035 nicht mehr zur Verfügung stehen werden, hat die CCCME nicht erläutert, inwieweit diese Tatsache für die Bewertung des Interesses der Verwender im Rahmen der laufenden Untersuchung in Bezug auf BEV relevant war. In Bezug auf die Verfügbarkeit von in der Union hergestellten erschwinglichen BEV erinnerte die Kommission daran, dass der BEV-Wirtschaftszweig, wie in Erwägungsgrund 1078 der vorläufigen Verordnung dargelegt, ein kapitalintensiver Wirtschaftszweig ist und noch Zeit benötigt, um Skaleneffekte zu erzielen, um seine hohen Fixkosten zu decken. Die chinesischen Unternehmen haben aufgrund der von der chinesischen Regierung gewährten Subventionen bereits Skaleneffekte erzielt. Die Ausgleichsmaßnahmen werden es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen, solche Skaleneffekte zu erzielen und somit seine Produktionsstückkosten zu senken, was es dem Wirtschaftszweig der Union wiederum ermöglichen wird, seine Verkaufspreise zu senken. Ohne die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen durch die Kommission ist der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage, genügend BEV herzustellen und zu verkaufen, um solche Skaleneffekte zu erzielen und die Preise in Zukunft zu senken. Ebenso werden Skaleneffekte es den Unionsherstellern aufgrund des Übergangs zur Elektrifizierung ermöglichen, neue Modelle, einschließlich erschwinglicher Modelle, einzuführen, und dies dürfte — anders als von der chinesischen Regierung und der CCCME behauptet — ein breites Spektrum an BEV-Modellen in der Union ermöglichen. In diesem Szenario wäre der Wirtschaftszweig der Union sogar in der Lage, das gesamte Spektrum an BEV abzudecken. Es wird auch erwartet, dass die Einfuhren aus der VR China weiter fließen werden, wenn auch zu fairen Preisen und gleichen Wettbewerbsbedingungen. Schließlich stellte die Kommission in den Erwägungsgründen 1031 und 1044 bis 1048 der vorläufigen Verordnung fest, dass die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union bei jedem ausführenden Hersteller über 90 % lag, sodass es erhebliche Überschneidungen zwischen der Unionsproduktion und den Einfuhren aus der VR China gibt. Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(1281) Nach der endgültigen Unterrichtung beanstandeten die chinesische Regierung und die CCCME die Feststellung der Kommission, dass der Wirtschaftszweig der Union durch Ausgleichszölle Skaleneffekte erzielen könne, da dies die Bereitschaft der Unionshersteller voraussetze, den Übergang zu BEV so schnell wie möglich zu vollziehen. Die CCCME brachte ferner vor, dass die Unionshersteller weiterhin in Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Hybridfahrzeuge investieren würden (Porsche gab sein Ziel auf, bis 2030 80 % des BEV-Umsatzes zu erreichen ([161]), und Stellantis kündigte an, die Produktion des Fiat 500 mit Elektromotor einzustellen und stattdessen verstärkt in Hybridfahrzeuge zu investieren ([162])). Unabhängig davon teilten die chinesische Regierung und die CCCME die Einschätzung der Kommission, dass die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union sinken könnten, da die Unionshersteller in der Vergangenheit den Verkauf von Premiumfahrzeugen gegenüber Massenmarktmodellen priorisiert hätten. Die CCCME hob abermals das Verschwinden der preisgünstigeren Alternative von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hervor, aufgrund dessen den Verbrauchern nur noch die teureren BEV zur Verfügung stünden.

(1282) Die Kommission stellte fest, dass der Übergang zur Elektrifizierung in der Union bis 2035 abgeschlossen sein muss. Ab diesem Zeitpunkt werden alle in der Union verkauften Neufahrzeuge emissionsfreie Fahrzeuge sein, insbesondere BEV (mit Ausnahme von Fahrzeugen, die ausschließlich mit E-Kraftstoffen betrieben werden). Daher sind diese Unionshersteller unabhängig von den von ihnen festgelegten Strategien weiterhin an die Zwischen- und Endziele für Emissionen gebunden, die in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegt wurden, die später durch die Verordnung (EU) 2023/851 geändert wurde. Außerdem lässt sich die in der Vergangenheit verfolgte Strategie, sich auf Premiumfahrzeuge zu konzentrieren, nicht auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union übertragen, da dieser sich sowohl aus Herstellern von Premiumfahrzeugen als auch aus Herstellern von Fahrzeugen für den Massenmarkt zusammensetzt. Darüber hinaus könnten die Einfuhren aus der VR China eine solche strategische Entscheidung beeinflusst haben, während Ausgleichsmaßnahmen die Möglichkeit bieten werden, das Angebot auf dem Massenmarkt zu stärken oder in diesen einzutreten. Die Kommission stellte ferner fest, dass die Unionshersteller bereits in der Union hergestellte BEV der Einstiegsklasse in Aussicht stellten; so kündigte beispielsweise Volkswagen ein BEV für 20 000 EUR an, und Renault will 2026 eine neue Generation des Twingo-BEV auf den Markt bringen, dessen Verkaufspreis unter 20 000 EUR liegen soll ([163]). Schließlich wies die Kommission darauf hin, dass das Auslaufen der preiswerteren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2035 nicht auf die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen zurückzuführen ist, sondern auf die gesetzte Frist bis 2035. Wie in Erwägungsgrund 1280 dargelegt, werden die Maßnahmen es dem Wirtschaftszweig der Union jedoch ermöglichen, solche Skaleneffekte zu erzielen und somit seine Herstellstückkosten zu senken, was es dem Wirtschaftszweig der Union wiederum ermöglichen wird, seine Verkaufspreise zu senken. Ohne faire Marktbedingungen wären die Unionshersteller in diesem Prozess in ihrer Handlungsfähigkeit eingeschränkt. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1283) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass BEV in der Union über einen längeren Zeitraum teurer bleiben würden, auch weil Zölle den Wirtschaftszweig der Union davon abhalten würden, wettbewerbsfähig zu sein und BEV zu günstigen Preisen bereitzustellen. Diesbezüglich brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, die Kommission habe in früheren Untersuchungen ([164]) die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Wettbewerb auf dem Unionsmarkt bewertet und untersucht, ob ein ausreichender Wettbewerbsdruck aufrechterhalten würde. Sie brachten ferner vor, dass sich der Wirtschaftszweig der Union auf Premium-BEV-Modelle konzentriert habe und dass dieser Schwerpunkt ein Beweis dafür sei, dass der Wirtschaftszweig vor einem nennenswerten Wettbewerb geschützt sei.

(1284) Die Kommission stellte fest, dass auf dem Unionsmarkt für BEV, wie in Erwägungsgrund 995 der vorläufigen Verordnung dargelegt, etwa zehn Gruppen von Unionsherstellern miteinander konkurrieren. Darüber hinaus entfielen auf die Einfuhren aus allen Ländern außer der VR China laut Tabelle 17a der vorläufigen Verordnung im Untersuchungszeitraum ein Marktanteil von 15,1 %. Darüber hinaus werden, wie bereits in Erwägungsgrund 1251 der vorläufigen Verordnung dargelegt, die Ausgleichsmaßnahmen die Einfuhren aus der VR China nicht stoppen, die weiter fließen werden. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass in der Union ein hoher Wettbewerbsdruck besteht, der auch nach der Einführung der Ausgleichsmaßnahmen weiter anhalten wird. Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass das Vorbringen, die Unionshersteller hätten sich auf Premium-BEV-Modelle konzentriert, wie in den Erwägungsgründen 1031 und 1044 bis

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

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

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

([164]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/336 der Kommission vom 27. Februar 2017 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren bestimmter Grobbleche aus nicht legiertem oder anderem legierten Stahl mit Ursprung in China (ABl. L 50 vom 28.2.2017, S. 18), Erwägungsgrund 163; Durchführungsverordnung (EU) 2016/388 der Kommission vom 17. März 2016 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Rohren aus duktilem Gusseisen (auch bekannt als Gusseisen mit Kugelgrafit) mit Ursprung in Indien (ABl. L 73 vom 18.3.2016, S. 53), Erwägungsgründe 145 und 149; und Verordnung (EG) Nr. 348/2000 des Rates vom 14. Februar 2000 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter nahtloser Rohre aus Eisen oder nichtlegiertem Stahl mit Ursprung in Kroatien und der Ukraine und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls. (ABl. L 45 vom 17.2.2000, S. 1), Erwägungsgründe 30 und 39.

1048 der vorläufigen Verordnung erläutert, durch das hohe Maß an Übereinstimmung widerlegt wurde, und dass, selbst wenn dieses Vorbringen zuträfe, dies nicht belegen würde, dass die Unionshersteller vor dem chinesischen Wettbewerb geschützt waren. Die genannten Parteien haben keine Beweise zur Stützung ihres Vorbringens vorgelegt. Die angeführten Präzedenzfälle müssen für sich genommen betrachtet werden, und die Sachlage in diesen Fällen war nicht mit der im vorliegenden Fall vergleichbar, da keine Beweise für einen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder ein anderes wettbewerbswidriges Verhalten von Unionsherstellern vorgelegt wurden, wie sie in den von der CCCME und der chinesischen Regierung genannten Präzedenzfällen behandelt wurden. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1285) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME ferner vor, dass die Bewertung der Kommission, wonach der potenzielle Preisanstieg begrenzt und von den Einführern zumindest teilweise absorbiert werden dürfte, nicht durch Beweise gestützt werde, da die Kommission die Lage der Einführer und die Auswirkungen der Zölle auf die Verbraucherinteressen nicht bewertet habe. In diesem Zusammenhang brachte auch Unternehmen 18 vor, dass die Zölle von den Unternehmen nicht vollständig übernommen würden (wobei aus seinen Stellungnahmen nicht klar wurde, ob von den Herstellern oder Einführern die Rede war), sondern letztlich von den Abnehmern in der Union bezahlt würden. Als Beweis dafür brachte Unternehmen 18 vor, dass Tesla als Reaktion auf die Einführung der vorläufigen Ausgleichszölle den Preis seines Modells 3 BEV auf den Märkten bestimmter Mitgliedstaaten um 1 500 EUR angehoben habe und dass andere Marken wie MG und NIO ähnliche Maßnahmen in Erwägung zögen. Die CCCME verwies auch auf eine Erklärung in der in Erwägungsgrund 1252 der vorläufigen Verordnung und in Erwägungsgrund 1279 der vorliegenden Verordnung erwähnten Wirtschaftsanalyse, wonach eine Beschränkung der BEV-Einfuhren zu einer Verringerung des Wettbewerbs und einem ansteigenden Preisdruck führen würde.

(1286) Die Kommission stellte fest, dass nach Artikel 12 Absatz 2 der Grundverordnung die vorläufigen Ausgleichszölle durch eine Sicherheitsleistung und nicht durch die tatsächliche Entrichtung des Zolls gesichert werden müssen. Darüber hinaus ist die Einziehung der besicherten Garantie möglich, aber nicht sicher, da sie im endgültigen Stadium einer Bewertung unterliegt, die, wie im vorliegenden Fall, zur Freigabe der besicherten Garantie führen kann. Daher hätten die von den betreffenden Unternehmen beschlossenen Preiserhöhungen grundsätzlich nicht mit der Einführung vorläufiger Ausgleichszölle als solche verknüpft werden dürfen. Zweitens erinnerte die Kommission daran, dass kein unabhängiger Einführer oder repräsentativer Verbraucherverband an der Untersuchung mitwirkte und dass die Kommission daher ihre Bewertung auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Nach der Vorunterrichtung veröffentlichte der Europäische Verbraucherverband (BEUC) jedoch eine Pressemitteilung, in der er hervorhob, dass Ausgleichsmaßnahmen erforderlich seien, um fairere Marktbedingungen zu schaffen, und dass ein fairer Wettbewerb nach wie vor der wirksamste Weg sei, mehr Auswahl und Innovation zu schaffen ([165]). Auf der Grundlage der im Untersuchungsdossier verfügbaren Informationen kann daher der Schluss gezogen werden, dass Verbraucherpreiserhöhungen aus folgenden Gründen begrenzt wären: i) Eine Preiserhöhung wäre gerechtfertigt und auf die festgestellte unfaire Subventionierung beschränkt. ii) Die endgültigen Ausgleichsmaßnahmen werden auf der Grundlage des CIF-Einfuhrpreises berechnet, der niedriger ist als der Preis für den Endverbraucher, und der absolute Betrag des entrichteten Zolls ist auf die auf CIF-Ebene entrichteten Zölle beschränkt. iii) Auch wenn die Zölle von den Einführern möglicherweise nicht vollständig aufgefangen werden, kann nach vernünftigem Ermessen davon ausgegangen werden, dass zumindest ein Teil des Preisanstiegs von den Einführern absorbiert wird. Dies ist das typische wirtschaftliche Ergebnis eines Vertriebskanals, der zwischen dem ausführenden Hersteller und dem Verbraucher ein Netz von Ausführern, Händlern, Einführern, Vertriebshändlern und Einzelhändlern umfasst. Je mehr Ebenen, desto wahrscheinlicher wird der Preisanstieg in den Übergängen zwischen den einzelnen Ebenen zumindest teilweise verwässert, selbst wenn diese Akteure miteinander verbunden sind, insbesondere auf der Ebene der Einführer, da der Zoll auf den CIF-Wert des eingeführten BEV erhoben wird. Im Gegensatz dazu ist es bei einem Geschäftsmodell, bei dem der Verbraucher näher am ausführenden Hersteller ist, beispielsweise wenn der Verbraucher das BEV online auf der Webplattform des Herstellers kauft, wie es bei bestimmten ausführenden Herstellern, darunter Tesla (siehe Erwägungsgründe 1027, 1166 und 1231 der vorläufigen Verordnung) der Fall ist, wahrscheinlicher, dass der Hersteller in der Lage sein wird, die Preiserhöhung direkt auf den Einzelhandelspreis umzulegen. Mit Ausnahme von Tesla bleibt der Online-Verkaufskanal jedoch nur einer unter diversen Vertriebskanälen. iv) Jedenfalls würde eine Preiserhöhung sicherstellen, dass die Union und die chinesischen Hersteller unter gleichen Wettbewerbsbedingungen miteinander konkurrieren, und eine Schädigung der Unionshersteller verhindern. Ausgleichszölle werden nur die verzerrende Subventionierung ausgleichen. v) Wie in Erwägungsgrund 1280 der vorliegenden Verordnung erwähnt, würden die Zölle zwar zu Beginn Preiserhöhungen nach sich ziehen, es den Unionsherstellern jedoch ermöglichen, Skaleneffekte zu erzielen und so ihre Herstellstückkosten im Laufe der Zeit mit einer preismindernden Wirkung zu senken. vi) Der Wirtschaftszweig der Union wird, wie auch in Erwägungsgrund 1280 der vorliegenden Verordnung erwähnt, ein breiteres Spektrum von Modellen herstellen, um den Wettbewerb untereinander zu erhöhen, was sich auf dem Markt auch preismindernd auswirkt. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

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

(1287) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten die chinesische Regierung und die CCCME das Vorbringen von Unternehmen 18 zu den Preisen von Tesla, MG und NIO, auf das die Kommission bereits in Erwägungsgrund 1286 der vorliegenden Verordnung eingegangen war. Darüber hinaus brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass Preiserhöhungen höchstwahrscheinlich mit der Einführung vorläufiger Ausgleichszölle zusammenhingen, da die Unternehmen mit der Erhebung dieser Zölle rechnen müssten. Schließlich brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Kommission keinen Beweis für ihre Behauptung erbracht habe, dass die Preiserhöhungen für die Verbraucher sich in Grenzen halten würden.

(1288) Die Kommission verwies darauf, dass sie in der öffentlichen Bekanntmachung der Unterrichtung über ihre endgültigen Feststellungen auch ihre Absicht bekannt gab, keine vorläufigen Ausgleichszölle zu erheben ([166]), sodass sie in Erwägungsgrund 1286 der vorliegenden Verordnung zu Recht feststellte, dass deren Erhebung möglich, aber nicht sicher sei. Daher wäre eine Preiserhöhung oder eine in Betracht gezogene Preiserhöhung in Verbindung mit den vorläufigen Ausgleichszöllen nicht gerechtfertigt gewesen. Während dies für vorläufige Ausgleichszölle gilt, hat die Kommission bei den endgültigen Zöllen die derzeitige Untersuchung in voller Übereinstimmung mit den WTO- und Unionsvorschriften durchgeführt, sodass endgültige Maßnahmen bereits vor ihrer Einführung keine Auswirkungen auf tatsächliche oder potenzielle Preiserhöhungen haben konnten. Schließlich wies die Kommission auch darauf hin, dass sie in Erwägungsgrund 1286 der vorliegenden Verordnung ausführlich erläutert hat, warum sie zu dem Schluss gekommen ist, dass sich Preiserhöhungen für die Verbraucher in Grenzen halten würden. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1289) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Kommission die Untersuchung einstellen sollte, wie es in einem früheren Fall geschehen ist ([167]), da bestimmte Segmente der untersuchten Ware, d. h. erschwingliche, kleinere BEV, knapp seien und der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage sei, alle Marktsegmente zu beliefern.

(1290) Die Kommission nahm Bezug auf die Erwägungsgründe 1060 und 1208 der vorläufigen Verordnung, in denen die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig der Union über ausreichende Kapazitäten verfügt, um BEV herzustellen und die Nachfrage auf dem Unionsmarkt zu decken. Darüber hinaus werden die Ausgleichsmaßnahmen, wie in Erwägungsgrund 1280 dieser Verordnung dargelegt, es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen, angemessene Skaleneffekte zu erzielen und somit seine Herstellstückkosten zu senken, was es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen wird, seine Verkaufspreise zu senken und seine Produktion von erschwinglichen BEV erheblich zu steigern. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1291) Da keine Stellungnahmen zu den Auswirkungen auf die Verbraucher eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 1250 und 1251 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

7.6. **Auswirkungen auf die Klimaziele**

(1292) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung, die CCCME, die Geely Group und das Unternehmen 18 vor, dass sich die Maßnahmen negativ auf die Klimaziele der Union auswirken würden, da BEV weniger erschwinglich wären und die ausführenden Hersteller zumindest einen Teil der Zölle an die Verbraucher in der Union weitergeben würden. Die chinesische Regierung und die CCCME erklärten ferner, dass erschwingliche BEV für den Übergang der Union zur Elektromobilität von wesentlicher Bedeutung seien und der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage sei, die Nachfrage zu decken, die erforderlich sei, um die Dekarbonisierungsziele bis zum Jahr 2035 zu erreichen. Diesbezüglich brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die in Tabelle 4 der vorläufigen Verordnung enthaltenen Feststellungen zur Kapazität des Wirtschaftszweigs der Union nicht durch überprüfbare Beweise untermauert worden seien und die Kommission nicht bewertet habe, ob der Wirtschaftszweig der Union über ausreichende Kapazitäten verfüge, um die zur Erreichung des Ziels bis zum Jahr 2035 erforderliche Nachfrage zu decken. Ein Bericht des Europäischen Rechnungshofs (im Folgenden „EuRH“) und öffentliche Erklärungen eines Mitglieds des EuRH würden die Auffassung stützen, dass dies nach Ansicht der chinesischen Regierung und der CCCME nicht der Fall sei ([168]). Ihrer Ansicht und der Ansicht von Unternehmen 24 zufolge habe die Kommission bei der Bewertung der Kapazität des Wirtschaftszweigs der Union die folgenden Elemente nicht berücksichtigt: i) Engpässe in der Lieferkette, insbesondere die Abhängigkeit des Wirtschaftszweigs der Union von Einfuhren von Batterien (ein Aspekt, der auch vom VDA hervorgehoben wird) und von Rohstoffen und der begrenzten Batterieproduktionskapazität in der Union, und (nur für die chinesische Regierung und die CCCME) ii) die Tatsache, dass nicht die gesamte Kapazität von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der Union auf BEV umsteigen werde, da die anderen Märkte, die nicht

([166]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_24_4302.

([167]) Beschluss der Kommission vom 19. Juni 2007 zur Einstellung des Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren synthetischer Spinnfasern aus Polyester (PSF) mit Ursprung in Malaysia und Taiwan und zur Freigabe der Sicherheitsleistungen für die vorläufigen Zölle (ABl. L 160 vom 21.6.2007, S. 30), Erwägungsgründe 15 bis 29 und 40.

([168]) Sonderbericht Nr. 15/2023 des EuRH: „EU-Industriepolitik im Bereich Batterien: Neuer strategischer Impuls erforderlich“, 2023, verfügbar unter: https://www.eca.europa.eu/de/publications?ref=SR-2023-15.

unter das Verbot ab dem Jahr 2035 fallen, in absehbarer Zukunft einen enormen Nachfragebedarf nach Verbrennungsmotoren haben würden, und die Neuallokation der Kapazität von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf die Herstellung von BEV auf Hindernisse stoßen könnte, die dies erschweren und verlangsamen würden. Laut Unternehmen 24 habe die Kommission iii) die unzureichende Ladeinfrastruktur in der Union nicht berücksichtigt.

(1293) Als Reaktion auf diese Vorbringen verwies die Kommission in Bezug auf die Weitergabe der Zölle an die Verbraucher und die fortgesetzte Verfügbarkeit von BEV aus China auf die Erwägungsgründe 1280 und 1286 der vorliegenden Verordnung und bekräftigte, dass die Ausgleichsmaßnahmen es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen werden, angemessene Skaleneffekte zu erzielen und somit seine Herstellstückkosten zu senken, was es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen wird, seine Verkaufspreise zu senken, wie in Erwägungsgrund 1280 der vorliegenden Verordnung dargelegt. Somit könnte sich der Übergang der EU zur Elektromobilität auf erschwingliche, vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte BEV stützen. Darüber hinaus überprüfte die Kommission, wie in Erwägungsgrund 1057 der vorläufigen Verordnung erläutert, mangels anderer zuverlässigerer Daten, die Kapazitätsauslastung der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, auf deren Grundlage sie die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union berechnete, was als angemessene Schätzung angesehen wurde. Keine der interessierten Parteien legte andere, angemessenere Beweise für die Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union vor. Schließlich werden Ausgleichszölle nur die festgestellte Subventionierung ausgleichen, und die Einfuhren werden weiter fließen. Da der Bericht des EuRH dazu dient, die Wirksamkeit der Politik der Union im Hinblick auf das Erreichen des Ziels für das Jahr 2035 zu bewerten, ist er für die Bewertung, ob die Einführung der Maßnahmen nicht dem Interesse der Union zuwiderläuft, nicht unmittelbar relevant. Darüber hinaus wird in diesem Bericht die Einführung von Ausgleichszöllen auf BEV nicht berücksichtigt, die den Übergang erleichtern und dem Wirtschaftszweig der EU helfen sollen, seine Kapazität zu erhöhen. Gleiches gilt für die öffentlichen Erklärungen des Mitglieds des EuRH. Im Gegensatz zu den vorgebrachten Behauptungen berücksichtigte die Kommission in Erwägungsgrund 1225 der vorläufigen Verordnung Versorgungsengpässe im Zusammenhang mit der Analyse des Unionsinteresses und widerlegte ein ähnliches Vorbringen zur Batterieproduktionskapazität in Erwägungsgrund 1267 der vorläufigen Verordnung. Obwohl der Wirtschaftszweig der Union tatsächlich von den Batterieeinfuhren abhängig ist, hat er sich, wie auch in Erwägungsgrund 1092 der vorläufigen Verordnung dargelegt, auf erhebliche Investitionen in die Batterieproduktionskapazität in der Union festgelegt. Jedenfalls besteht der Zweck dieser Untersuchung lediglich darin, gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt wiederherzustellen. Die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen schließt nicht aus, dass die Union andere politische Initiativen ergreifen kann, um verschiedene Probleme anzugehen, mit denen der Wirtschaftszweig der Union konfrontiert ist. In Bezug auf die Tatsache, dass nicht die gesamte Kapazität für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf BEV verlagert wird, stellte die Kommission fest, dass die Umstellung der Produktionslinien oder ihre Flexibilität zwar in Erwägungsgrund 1058 der vorläufigen Verordnung hervorgehoben wurde, sie aber nie davon ausgegangen ist, dass die Verbrennungsmotoren-Kapazität der Union vollständig auf BEV-Kapazitäten übertragen wird, und stellte fest, dass ihre Berechnung der Produktionskapazität auf der Produktion von BEV und der überprüften Kapazitätsauslastung der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller von BEV beruhte. Daher war die Kapazitätsberechnung von dieser Erwägung nicht beeinflusst, sondern berücksichtigte nur die Produktionskapazität im Bezugszeitraum. Was schließlich die angeblich unzureichende Ladeinfrastruktur betrifft, verwies die Kommission auf ihre in den Erwägungsgründen 1191 und 1192 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen, aus denen hervorgeht, dass bei der Beseitigung von Engpässen im Zusammenhang mit der Ladeinfrastruktur rasche Fortschritte erzielt wurden, sodass dies keine Beschränkung der Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union darstellt. Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(1294) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten die chinesische Regierung und die CCCME, dass die Kommission Produktionsengpässe, insbesondere Probleme bei der Aufstockung und Rohstoffknappheit, nicht berücksichtigt habe und dass der Wirtschaftszweig der Union daher seine angekündigten Ziele revidiere und eine Verschiebung und mehr Flexibilität bei der Einstellung der Produktion neuer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bis 2035 fordere. In diesem Zusammenhang verwiesen sie auf eine Reihe von Presseerklärungen von Unionsherstellern. Zudem wiesen sie erneut darauf hin, dass die Klimaziele der Union von Einfuhren aus China abhängig seien, wobei sie sich auf Presseberichte und Stellungnahmen des Unternehmens 24 stützten. Darüber hinaus stellten sie die Einschätzung der Kommission infrage, dass erhebliche Investitionen in die Batterieproduktionskapazität in der Union getätigt werden, und stützten sich dabei auf Presseberichte und die Behauptung, dass bestimmte Batterieprojekte gestrichen und zurückgestellt würden (ACC gab bekannt, dass es seine Pläne für Werke in Deutschland und Italien auf Eis gelegt habe ([169]), Northvolt kündigte an, dass es seine Batterieprojekte aufgrund von Problemen bei der Skalierung zurückfahren werde ([170]), Mercedes-Benz erklärte, dass es seine Pläne für Batteriefabriken

([169]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/.
([170]) https://europe.autonews.com/suppliers/northvolt-may-slow-growth-plan-evs-sales-stumble.

langsamer umsetzen werde ([171]), und LG Energy Solution gab bekannt, dass es erwäge, auf den Bau von Energiespeichern umzusteigen ([172])). Schließlich brachten sie vor, dass das Batterieprojekt in der Union aufgrund von ökologischen Bedenken auf Proteste und Widerstand stoßen werde und dass die Ausweitung der Batterieproduktion durch die Sicherheitsproblematik, insbesondere durch Batteriebrände, gefährdet sei.

(1295) Die Kommission stellte fest, dass sie in Erwägungsgrund 1293 der vorliegenden Verordnung auf Produktionsengpässe eingegangen ist. Ferner stellte die Kommission fest, dass die CCCME und die chinesische Regierung die Auswirkungen der angeblichen Engpässe auf die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union nicht quantifiziert haben. Darüber hinaus lässt sich aus dem Vorliegen solcher Engpässe nicht schließen, dass die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen gegen das Interesse der Union verstößt. Wie in der vorliegenden Verordnung klargestellt wurde, besteht der Zweck der Einführung der Ausgleichsmaßnahmen darin, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Darüber hinaus sind diese Unionshersteller trotz gegenteiliger Ankündigungen bestimmter Unionshersteller nach wie vor an die in der Verordnung (EU) 2019/631, die später durch die Verordnung (EU) 2023/851 geändert wurde, festgelegten Emissionsziele gebunden. Ferner stellte die Kommission fest, dass die Maßnahmen zwar den Übergang erleichtern und dem Wirtschaftszweig der Union helfen sollen, seine Kapazitäten zu erhöhen, dass sie aber nicht dazu gedacht sind, die Produktion von BEV in der Union so auszubauen, dass die chinesischen Einfuhren, die angeblich für die Erreichung des Ziels für 2035 benötigt werden, vollständig verdrängt werden. Der Zweck dieser Untersuchung besteht lediglich darin, gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt wiederherzustellen. Die Einfuhren werden auch in Zukunft nicht abreißen. Darüber hinaus bekräftigte die Kommission in Bezug auf die Ankündigungen von Batterieprojekten, die in der Union gestrichen oder verzögert wurden, ihre in Erwägungsgrund 851 der vorliegenden Verordnung geäußerte Auffassung, dass der Wirtschaftszweig für BEV der Union zwar derzeit stark von Einfuhren chinesischer Batterien abhängig ist, aber auch nicht an die Verwendung von in der Union hergestellten Batterien gebunden ist, sodass er auch nach der Einführung der Maßnahmen weiterhin aus der VR China und anderen Ländern Waren einführen wird. Schließlich befand die Kommission, dass Bedenken hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen der Batterieproduktion und Sicherheitsbedenken hinsichtlich der Verwendung von Batterien unabhängig vom Produktionsland gelten und somit nicht nur auf die Batterieproduktion in der Union beschränkt sind. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1296) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME ferner vor, dass die Kommission bei der Bewertung in Erwägungsgrund 1060 der vorläufigen Verordnung, wonach der Wirtschaftszweig der Union in der Lage sei, die Nachfrage in einem Szenario nach den Maßnahmen zu decken, nicht nur die Ausfuhren von BEV des Wirtschaftszweigs der Union berücksichtigt habe, sondern auch von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die weiterhin einen Teil der Kapazität des Wirtschaftszweigs der Union belegen werden, da Drittländer sich bis zum Jahr 2035 nicht dasselbe Ziel für die Dekarbonisierung gesetzt haben wie die Union.

(1297) Die Kommission stellte fest, dass sie in den Erwägungsgründen 1183 bis 1186 der vorläufigen Verordnung die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union von BEV im Rahmen der Schadensursache berücksichtigte. Angesichts der in den Erwägungsgründen 1119 bis 1123 der vorläufigen Verordnung beschriebenen Attraktivität des BEV-Marktes in der Union und in Anbetracht der Tatsache, dass die Marktgröße und insbesondere der klare Fahrplan zur Elektrifizierung auch für Unionshersteller greifen, werden diese sich angesichts der erwarteten steigenden Nachfrage auf den Unionsmarkt konzentrieren. Tatsächlich umfassen die Ausfuhren der Unionshersteller hauptsächlich Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Schließlich stützte sich die in Tabelle 4 der vorläufigen Verordnung enthaltene Kapazitätsberechnung, wie in Erwägungsgrund 1293 der vorliegenden Verordnung erwähnt, nicht auf die Kapazität von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, sodass das Argument, die Kommission habe die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union, einschließlich der Ausfuhren von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, nicht berücksichtigt, nicht stichhaltig ist. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1298) In diesem Sinne brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass die Kommission bei der Prüfung der Produktionskapazität der Unionshersteller und ihrer Fähigkeit, den Unionsmarkt zu beliefern, die jüngsten Schließungen von Produktionsstandorten durch den BEV-Wirtschaftszweig der Union und Batterielieferanten nicht berücksichtigt habe, insbesondere unter Verweis auf die Insolvenz von Fisker, den Rückgang der BEV-Produktion von Volkswagen und die Verzögerung bei der Einführung neuer Modelle durch Jaguar und Land Rover sowie anderer Beispiele.

([171]) https://europe.autonews.com/automakers/mercedes-cautious-battery-expansion-plans-ev-demand-slumps.
([172]) https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/europes-biggest-electric-car-battery-maker-mulls-new-products-demand-wanes.

(1299) Was das Insolvenzverfahren in Bezug auf den Unionshersteller Fisker betrifft, so wurde Fisker, wie in Erwägungsgrund 675 dieser Verordnung erläutert, in der von der Kommission in Erwägungsgrund 674 genannten Liste von zehn Unionsherstellern nicht als Unionshersteller angesehen. Die Verringerung der BEV-Produktion durch Volkswagen und die Verzögerung bei der Einführung neuer Modelle durch Jaguar und Land Rover haben keine Auswirkungen auf die Kapazitätsberechnungen. Gleiches gilt für die Verzögerung bei der Herstellung von BEV von Ineos, die laut der von der chinesischen Regierung und der CCCME herangezogenen Quelle nicht einmal mit der Produktion begonnen hätte ([173]). Auch Änderungen der Pläne von Northvolt und SVOLT Europe wirkten sich nicht auf die in Erwägungsgrund 1092 der vorläufigen Verordnung genannte Schätzung der Investitionen aus, die nur Investitionen der Hersteller von BEV in der Union und nicht auch der Batterielieferanten umfassten. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1300) Schließlich berücksichtigte die Kommission nach Angaben der chinesischen Regierung und der CCCME nicht die Marktsegmentierung in der Union und die Frage, ob der Wirtschaftszweig der Union in der Lage wäre, alle Marktsegmente zu beliefern. Ebenso wurde vorgebracht, dass die Kommission die erheblichen Unterschiede im Warenmix zwischen den Einfuhren aus der VR China und der Unionsproduktion nicht berücksichtigt habe. Diese Parteien brachten vor, dass der Wirtschaftszweig der Union unter Berücksichtigung dieser Elemente nicht in der Lage sein werde, ausreichend zur Elektrifizierung des Unionsmarktes beizutragen.

(1301) Aus den in Erwägungsgrund 1042 der vorläufigen Verordnung dargelegten Gründen war die Segmentierung des Marktes durch die Kommission in diesem Fall nicht angemessen. Weder die chinesische Regierung noch die CCCME legten diesbezüglich zusätzliche Informationen oder Beweise vor, die diese Schlussfolgerung widerlegen. Was die Unterschiede im Warenmix zwischen den chinesischen Einfuhren und der Unionsproduktion betrifft, stellte die Kommission in den Erwägungsgründen 1031 und 1044 bis 1048 der vorläufigen Verordnung fest, dass die Übereinstimmung zwischen den chinesischen Warenkennnummern und den Warenkennnummern der Union bei jedem ausführenden Hersteller über 90 % lag. Schließlich kam die Kommission, wie in Erwägungsgrund 1280 dieser Verordnung erläutert, zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union in der Lage sein kann, seine Bandbreite zu erhöhen, sobald er ausreichende Skaleneffekte erzielt und seine Produktionsstückkosten gesenkt hat, was es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen wird, erschwinglichere BEV herzustellen. Daher wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.

(1302) Die Geely Group widersprach der Feststellung der Kommission, dass die Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels nicht auf unlauterem Wettbewerb durch subventionierte BEV zu niedrigen Preisen beruhen könnten. Sie brachte vor, die Kommission liege falsch, da die Geely Group sich der Förderung von Innovation und Wachstum im Wirtschaftszweig für BEV der Union verpflichtet habe und die Einführung der Maßnahmen für den ökologischen Wandel in der Union kontraproduktiv sei.

(1303) Die Kommission stützte ihre Feststellungen auf die Tatsache, dass Einfuhren zu unfairen Preisen aus China in die Union erhebliche Marktanteile übernehmen und eine Bedrohung für den Wirtschaftszweig der Union darstellen (siehe Abschnitt 5 der vorläufigen Verordnung und dieser Verordnung). Die Geely Group hat diese Zahlen als solche nicht bestritten, sodass es nicht angebracht ist, zu behaupten, dass die Kommission fehlgegangen wäre. Die Tatsache, dass die Geely Group erklärte, dass sie sich für die Förderung von Innovation und Wachstum in der Union einsetzte, wird durch keinerlei Beweise untermauert und ist auch nicht überprüfbar und nicht geeignet, die Feststellungen der Kommission zu widerlegen. Dieses Vorbringen musste daher zurückgewiesen werden.

(1304) Nach der endgültigen Unterrichtung untermauerte die Geely Group ihre Behauptung, dass sie eine führende Rolle beim Übergang zu BEV übernommen habe, indem sie an Folgendes erinnerte: Volvo, Teil der Geely Group, gehörte bereits vor 2012 zu den ersten Marken, die BEV in der Union verkauften, und erwarb Polestar, das 2017 als BEV-Hersteller neu positioniert wurde; die Geely Group und Volvo gründeten gemeinsam das Joint Venture Lynk & Co. mit Sitz in Schweden, eine Marke, die den traditionellen Wirtschaftszweig für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durchbrechen soll; die Geely Group und Daimler gründeten das Joint Venture Smart und stellten die Marke auf ein vollständig elektrobetriebenes Angebot um; Volvo verpflichtete sich, sein Angebot bis 2030 vollständig zu elektrifizieren, und war die erste Marke für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die ankündigte, dass alle ihre Modelle elektrifiziert werden würden. Auf dieser Grundlage erklärte die Geely Group, dass sie sich dem Klimaschutz und der Förderung der Umstellung auf die Produktion von Elektrofahrzeugen in der Union voll und ganz verschrieben habe.

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

(1305) Die Kommission würdigte die von der Geely Group vorgebrachten Argumente und bestätigte, dass die Geely Group sich in der Tat stark für die Umstellung auf die Produktion von BEV in der Union einsetzt. Ungeachtet dessen gilt weiterhin, dass die Einfuhren aus der VR China eine drohende Schädigung darstellen, und die Position der Geely Group in Bezug auf den ökologischen Wandel kann hier keine Abhilfe schaffen. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1306) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten das Unternehmen 18 und der VDA vor, dass die chinesischen ausführenden Hersteller nach den Maßnahmen möglicherweise beschließen würden, keine BEV auf dem Unionsmarkt anzubieten, wodurch die Auswahl und Verfügbarkeit verringert und die Klimaziele der Union behindert würden. Laut Unternehmen 18 könnte der sich daraus ergebende langsamere Ausbau des Anteils von Elektrofahrzeugen in der Union die Gefahr mit sich bringen, dass gegen die Unionshersteller Geldbußen wegen der Nichteinhaltung der Emissionsziele auf dem Weg zur vollständigen Dekarbonisierung bis zum Jahr 2035 verhängt würden.

(1307) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass das Risiko einer vollständigen Einstellung der Einfuhren aufgrund der Feststellungen zur Attraktivität des Unionsmarktes für chinesische ausführende Hersteller, wie in den Erwägungsgründen 1119 bis 1129 der vorläufigen Verordnung beschrieben, unrealistisch ist. In Bezug auf mögliche Geldbußen für die Nichteinhaltung der Emissionsziele stellte die Kommission fest, dass der Unionsmarkt für Elektrofahrzeuge aufgrund des Übergangs zur Elektromobilität wachsen wird und die Unionshersteller in der Lage sein werden, die erforderlichen Skaleneffekte zu erzielen, um die Chancen des wachsenden Marktes zu nutzen. Dieses Szenario wäre bedroht, wenn keine Maßnahmen verhängt würden. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1308) Da keine Stellungnahmen zu den Auswirkungen auf die Klimaziele eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 1250 bis 1254 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

7.7. **Risiko von Vergeltungsmaßnahmen**

(1309) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten das Unternehmen 18 und der VDA vor, dass der Ansatz der Kommission, wonach sich die Untersuchung nicht auf den Zugang von Unternehmen der Union zum chinesischen Markt beziehe und die Auswirkungen chinesischer Vergeltungsmaßnahmen nach der Einführung von Ausgleichsmaßnahmen nicht berücksichtige, der Realität des Marktes nicht Rechnung trage. Sie brachten vor, dass China für viele Unionshersteller nicht nur in Bezug auf Verkäufe und Produktion, sondern auch für die Bereiche von Innovation und Lieferketten wichtig sei, sodass der Schutz des Wirtschaftszweigs der Union in der Union nach Angaben von Unternehmen 24 zulasten seiner Wettbewerbsfähigkeit im Rest der Welt gehe. Den Unternehmen 18 und 24 und dem VDA zufolge würden die Maßnahmen auch in anderen Wirtschaftsbereichen zu Unsicherheiten und Reibungen führen, die nicht im Interesse der Union lägen, während es im Interesse der Union liege, die Ausfuhrkapazität der Union zu erhalten. Laut Unternehmen 18 und dem VDA hätten die Unionshersteller ohne Zugang zu China als Ausfuhrmarkt weniger Ressourcen zur Verfügung, um in die Elektromobilität zu investieren. Schließlich erinnerte der VDA daran, dass Deutschland im Automobilhandel mit China einen erheblichen Überschuss aufweise.

(1310) Die Kommission räumte die Bedeutung Chinas als Ausfuhrmarkt und Innovations- und Lieferquelle für die Unionshersteller ein, wies jedoch erneut darauf hin, dass das Ergebnis dieser Untersuchung nicht zu einem ungünstigeren Marktzugang für Lieferanten und Hersteller aus der Union in China führen wird. Was die Möglichkeit betrifft, dass China nach der Einführung der Maßnahmen Vergeltungsmaßnahmen ergreift, verwies die Kommission auf die Erwägungsgründe 1256 bis 1258 der vorläufigen Verordnung, in denen sie klarstellte, dass China und die chinesischen ausführenden Hersteller umfassende Verteidigungsrechte genießen und Rechte, an dieser faktengestützten Untersuchung mitzuarbeiten sowie eine unparteiische gerichtliche Überprüfung der endgültigen Entscheidung zu beantragen, ohne dass auf Vergeltungsmaßnahmen zurückgegriffen werden muss. Daher stellt das behauptete Risiko von Vergeltungsmaßnahmen keinen Grund dar, der gegen die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen spricht. Die Kommission beobachtet zwar weiterhin Vergeltungsmaßnahmen im Automobilsektor oder in anderen Sektoren, doch kann die Androhung potenzieller Vergeltungsmaßnahmen die Kommission nicht daran hindern, legitime, maßvolle und gerechtfertigte Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen. Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(1311) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte das Unternehmen 24 seine Stellungnahmen, auf die die Kommission bereits eingegangen war, während der VDA seine Bedenken äußerte, dass die Kommission sich nicht eingehender mit der Möglichkeit und den Auswirkungen eines Gegenschlags seitens Chinas befasst habe.

(1312) Die Kommission stellte klar, dass sie im Rahmen einer Handelsschutzuntersuchung keine Spekulationen über Vergeltungsmaßnahmen anstellen kann, die nicht im Rahmen des Verfahrens und der einschlägigen WTO- und Unionsvorschriften, die für diese Untersuchung gelten, vorgesehen sind. Wie in Erwägungsgrund 1310 dargelegt, stehen China und chinesischen Unternehmen Rechtsmittel zur Verfügung, um eine Anfechtung der im Rahmen dieser Untersuchung getroffenen Entscheidung zu erwirken. Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(1313) Da keine weiteren Stellungnahmen zum Risiko von Vergeltungsmaßnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 1255 bis 1258 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

7.8. **Staatliche Anreize in der Union**

(1314) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachten die chinesische Regierung und die CCCME vor, dass der Wirtschaftszweig der Union bereits durch Verbrauchersubventionen wie den Ökobonus in Frankreich, der die Verkäufe von BEV des Wirtschaftszweigs der Union stimuliert habe, indem in China hergestellte Fahrzeuge von der Liste der infrage kommenden Fahrzeuge ausgenommen worden seien, vor starkem Wettbewerbsdruck geschützt sei.

(1315) Wie in Erwägungsgrund 1262 der vorläufigen Verordnung wiederholte die Kommission, dass etwaige Subventionen in der Union nicht Gegenstand dieser Untersuchung sind und die Feststellung, dass die chinesische Regierung den chinesischen ausführenden Herstellern anfechtbare Subventionen gewährt hat, nicht berührt. Gemäß der Grundverordnung ist die Kommission daher befugt, endgültige Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von BEV mit Ursprung in China einzuführen. Die Tatsache, dass in der Union Verbrauchersubventionen gewährt wurden, änderte nichts an der Feststellung, dass der Wirtschaftszweig der Union ohne Ausgleichsmaßnahmen einer ernsthaften und unmittelbaren Gefahr eines erheblichen Anstiegs niedrigpreisiger BEV zum Nachteil der Produktion und des Verkaufs von BEV des Wirtschaftszweigs der Union ausgesetzt ist. Insbesondere schließt der Ökobonus in Frankreich BEV nicht, wie behauptet, aufgrund ihres Herstellungslands, wie z. B. in China hergestellte BEV, aus; seine Förderkriterien beruhen vielmehr auf objektiven Umweltkriterien. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

(1316) Da keine weiteren Stellungnahmen zu Anreizen in der Union eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 1261 bis 1262 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

7.9. **Protektionismus**

(1317) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte der CAAM vor, dass die Kommission durch die Einführung vorläufiger Maßnahmen Handelsprotektionismus mit übertriebenen Mitteln unter dem Deckmantel der Einhaltung der Vorschriften betrieben habe, was dem freien Handel und dem fairen Wettbewerb abträglich sei.

(1318) Die Kommission teilt diese Ansicht dezidiert nicht. Die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen, bei Erfüllung der entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen, ist kein Protektionismus. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

(1319) Der CAAM brachte ferner vor, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller nicht dieselben Wettbewerbsvorteile hätten, da die deutschen Hersteller von BEV, die die Untersuchung nicht unterstützten, nicht dieselben Wettbewerbsvorteile hätten und daher „hinterherhinken“ würden. Ausgehend von dieser Annahme argumentierte der CAAM ferner, dass die EU von einigen wenigen Monopolisten, insbesondere solchen in einer schlechteren Wettbewerbsposition, „genötigt“ werde, deren Interessen zu hohen Kosten zu schützen, was den normalen Wettbewerb auf dem Markt behindere und die Interessen der Verbraucher opfern würde.

(1320) Die Behauptungen des CAAM waren rein spekulativ und wurden nicht durch Belege untermauert. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1321) Der CAAM brachte ferner vor, dass der VDA und Unternehmen 29 die Untersuchung ablehnten und dass die Kommission trotz sehr geringer Daten zu unabhängigen Händlern und Verwendern einen ursächlichen Zusammenhang zwischen subventionierten Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union festgestellt habe. Der CAAM argumentierte, dass es sich um ein „objektives Gesetz der industriellen Entwicklung“ handele, dass die aus den Vorreiterregionen eingeführten Erzeugnisse in der Anfangsphase der Umwandlung kurzfristige Wettbewerbsvorteile und ein rasches Wachstum hätten und lokale Unternehmen dazu motivierten, rasch aufzuholen und ihren Marktanteil zurückzugewinnen. Der CAAM brachte vor, dass die vorläufige Verordnung dieses Industriegesetz ignoriere und künstlich die Gefahr einer Schädigung schaffe.

(1322) Die Kommission stellte fest, dass Unternehmen 29 die Untersuchung, wie in Erwägungsgrund 1247 der vorläufigen Verordnung erläutert, im Gegensatz zu den Behauptungen des CAAM unterstützte. Darüber hinaus stützte sich die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 1170 und 1218 der vorläufigen Verordnung beschrieben, auf ihre Bewertung des ursächlichen Zusammenhangs zwischen den Subventionen und der drohenden Schädigung, auf die Auswirkungen der Einfuhrmengen und -preise der chinesischen BEV, auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union und auf die Bewertung (und den Ausschluss) anderer möglicher Faktoren, die zu dem festgestellten ursächlichen Zusammenhang hätten beitragen können, wie Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausfuhrleistung der Unionshersteller, nachfragebezogene Faktoren, die Wettbewerbsfähigkeit des BEV-Wirtschaftszweigs und andere ermittelte Faktoren. Diese Bewertung stützt sich auf während der Untersuchung gesammelte Fakten, die nach Möglichkeit überprüft wurden. Die bei Händlern und Verwendern eingeholten Informationen dienten dazu, die Auswirkungen der Maßnahmen auf deren Lage zu ermitteln und somit festzustellen, ob zwingende Gründe im Hinblick auf das Unionsinteresse gegen die Einführung von Maßnahmen sprechen. Daher sind die von Händlern und Verwendern vorgelegten Informationen im Zusammenhang mit der Feststellung der Schadensursache irrelevant, und die mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit dieser Parteien wirkte sich nicht auf die Feststellung der Kausalität aus. Der Einwand des CAAM wurde daher zurückgewiesen.

(1323) In Bezug auf das vom CAAM angeführte Industriegesetz stellte die Kommission fest, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union und die drohende Schädigung, wie oben dargelegt, auf detaillierten Informationen beruhen, die bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern eingeholt und überprüft wurden, einerseits sowie auf anderen überprüfbaren Fakten, die während der Untersuchung erhoben und überprüft wurden. Die diesbezügliche Bewertung der Kommission wird in den Erwägungsgründen 1050 und 1169 der vorläufigen Verordnung ausführlich dargelegt. Das Vorbringen, die Unionshersteller würden ihren Marktanteil rasch wiedererlangen, nachdem sie ihn an den Vorreiter verloren hätten, wird jedoch nicht durch weitere Informationen oder Beweise untermauert und konnte nicht akzeptiert werden. Dieses Vorbringen musste daher zurückgewiesen werden.

(1324) Schließlich brachte der CAAM auch vor, dass die EU einen offenen Wettbewerb aufrechterhalten sollte, der sich in der Vergangenheit sowohl für die chinesischen als auch für die Unionshersteller als sehr vorteilhaft erwiesen habe. Sie argumentierten, dass die künftigen Fortschritte auch einen freien Marktwettbewerb und die Zusammenarbeit zwischen chinesischen und europäischen Unternehmen erforderten.

(1325) Die EU setzt sich für den Freihandel ein und erkennt die Vorteile einer offenen Wirtschaft an. Der Freihandel muss jedoch fair sein, und wenn von Drittländern Subventionen, die den Wirtschaftszweig der Union schädigen oder zu schädigen drohen, gewährt werden, ist die EU berechtigt, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, was im vorliegenden Fall geschieht.

7.10. **Regel des niedrigeren Zolls und Höhe der Zölle**

(1326) Nach der vorläufigen Unterrichtung ersuchten die Geely Group und die SAIC Group die Kommission, die Anwendung der Regel des niedrigeren Zolls zu prüfen. In diesem Zusammenhang brachte die Geely Group vor, dass es angesichts der Dringlichkeit, den BEV-Sektor zum Erfolg zu bringen, zwingende Gründe dafür gebe, die Höhe der Zölle in Höhe der Schadensspanne festzusetzen, da dies dem Wirtschaftszweig der Union ausreichenden Schutz bieten und gleichzeitig sicherstellen würde, dass der internationale Wettbewerb weiterhin Innovationen für erschwingliche BEV tätige. Die Geely Group brachte ferner vor, dass die Einführung hoher Zölle auf die Einfuhren von BEV aus der VR China nicht im Interesse der Union liege. Die SAIC Group wies darauf hin, dass die Kommission keine Schadensbeseitigungsschwelle (d. h. die Höhe der Zielpreisunterbietung je in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller) berechnet habe, wie dies auch in einem Fall, in dem eine bedeutende Schädigung drohte, hätte tun müssen, und daher nach Artikel 12 Absatz 1 der Grundverordnung nicht eindeutig zu dem Schluss gelangen konnte, dass es im Interesse der Union liege, die vorläufigen Zölle in einer Höhe einzuführen, die der Gesamthöhe der anfechtbaren Subventionen entspreche.

(1327) Die SAIC Group forderte die Kommission daher auf, in einem ersten Schritt eine individuelle Zielpreisunterbietungsspanne für jeden in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller zu berechnen und in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob die Einführung der Zölle in Höhe der Schadensbeseitigungsschwelle dem Unionsinteresse zuwiderlaufen würde. In diesem Zusammenhang brachte die SAIC Group vor, dass die Regel des niedrigeren Zolls nicht unberücksichtigt bleiben sollte, und die NIO brachte vor, dass es im Unionsinteresse läge, Ausgleichszölle auf der Grundlage der Schadensspanne einzuführen.

(1328) Unternehmen 24 brachte ferner vor, dass die Kommission für den Fall, dass sie die Einführung endgültiger Zölle beschließe, die Notwendigkeit anerkennen müsse, die Art der drohenden Schädigung gegen den sehr wahrscheinlichen Schaden abzuwägen, der dem weiter gefassten Unionsinteresse zuwiderlaufe, wobei auch die unterschiedliche Art der von der Untersuchung betroffenen ausführenden Hersteller zu berücksichtigen sei, und dass die Kommission ein solches Ergebnis erzielen könne, indem sie Zölle auf einem Mindestniveau festsetze, das zur Beseitigung der Schädigung angemessen sei, was als einheitlicher, allgemein geltender Zollsatz konzipiert werden könnte. Unternehmen 24 brachte ferner vor, dass bezüglich eines Wirtschaftszweigs, der sich in der Anlaufphase befinde, die Grundlage für einen solchen Zoll nicht die Zielpreisunterbietungsspanne sein könne. Stattdessen erklärte Unternehmen 24, dass ein angemessenerer Ansatz darin bestände, den prognostizierten Preisunterschied zwischen den Verkäufen der Unionshersteller und den Einfuhren von BEV aus der VR China auf Händlerebene am Ende der Anlaufphase zu berücksichtigen. Aufgrund der kontinuierlichen Kostensenkungen, die von den Unionsherstellern erzielt wurden, sowie der zunehmenden Skaleneffekte, die sich daraus ergeben, dass immer mehr Verbraucher auf BEV umstellen, dürften die Stückkosten der in der Union hergestellten BEV rasch zurückgehen. Dies sowie der anhaltende Abwärtsdruck, den das Verbrennungsmotormodell und das Hybridmodell ausübten, führten zwangsläufig zu niedrigeren Preisen, wodurch sich der Preisunterschied zwischen den Modellen chinesischer Erstausrüster und den Unionsherstellern verringern würde.

(1329) Die Kommission stellte fest, dass der rechtliche Standard für die Festsetzung der Höhe der Zölle in Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung festgelegt ist. Nach Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Grundverordnung darf der Ausgleichszoll die ermittelte Höhe der anfechtbaren Subventionen nicht übersteigen. Der vierte Unterabsatz desselben Artikels sieht eine Ausnahme von dieser Regel vor und ist eng auszulegen. Entsprechend gilt, dass nur in Fällen, in denen die Kommission auf der Grundlage aller vorgelegten Informationen eindeutig zu dem Ergebnis kommt, dass es nicht im Interesse der Union liegt, die Höhe der Maßnahmen auf dem Level der gewährten anfechtbaren Subventionen festzulegen, der Ausgleichszoll niedriger als die anfechtbaren Subventionen festzulegen ist, sofern dies ausreicht, um die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu beseitigen. Im vorliegenden Fall konnte die Kommission nach Prüfung aller vorgelegten Informationen nicht eindeutig zu dem Schluss gelangen, dass es nicht im Interesse der Union lag, die Höhe der Maßnahmen in Höhe der festgestellten anfechtbaren Subventionen zu bestimmen. Darüber hinaus konnten die Zölle zwischen 9,0 % und 36,3 % nicht als hoch angesehen werden. Weiterhin bestand, wie in Erwägungsgrund 1253 der vorläufigen Verordnung erklärt, der Zweck der Ausgleichszölle nicht darin, die BEV-Einfuhren aus der VR China zu stoppen, sondern gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt wiederherzustellen, die derzeit durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China zu niedrigen Preisen verzerrt werden. Der Wirtschaftszweig der Union wird somit zu fairen Bedingungen mit den Einfuhren von BEV aus der VR China auf dem Unionsmarkt konkurrieren können, was Innovationen stimulieren wird. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

(1330) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholten die Geely Group und das Unternehmen 24 ihre Stellungnahmen, auf die die Kommission in Erwägungsgrund 1329 der vorliegenden Verordnung eingegangen war. Das Unternehmen 24 brachte außerdem vor, dass in der Grundverordnung keine Regel oder Methodik vorgeschrieben sei, wie der niedrigere Zollsatz berechnet werden solle. Die einzige Anforderung bestehe darin, dass er geeignet sein müsse, die drohende Schädigung des Unionsinteresses zu beseitigen. Darüber hinaus machte das Unternehmen 24 geltend, dass es keine Grundlage für die restriktive Auslegung der Kommission im Zusammenhang mit der Anwendung der Regel des niedrigeren Zolls gebe und dass die Kommission nicht davon ausgehen könne, dass die Erhebung von Zöllen in einer Höhe, die über das zur Beseitigung der vermeintlichen drohenden Schädigung erforderliche Maß hinausgeht, im Interesse der Union sei.

(1331) Die Kommission stellte fest, dass die enge Auslegung der Regel des niedrigeren Zolls auf ihrem Ausnahmecharakter beruht, und bekräftigte, dass sie im vorliegenden Fall keinesfalls eindeutig zu dem Schluss kommen kann, dass es nicht im Interesse der Union liegt, die Höhe der Maßnahmen auf die Höhe der festgestellten anfechtbaren Subventionen festzulegen.

(1332) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Polestar vor, dass die Beurteilung, ob es nicht im Interesse der Union liege, bei der Festlegung der Höhe der Zölle auf die Regel des niedrigeren Zolls zurückzugreifen, für die Anerkennung einer Preisverpflichtung unerheblich sei. Polestar vertrat die Ansicht, dass es in der Grundverordnung keine Verknüpfung zwischen Artikel 13 Absatz 1 und Artikel 15 Absatz 1 gebe und zwischen den beiden Artikeln keine Wechselwirkung bestehe. Beide Artikel seien getrennt zu verstehen. Diese Auslegung würde durch die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die überarbeiteten Regeln des niedrigeren Zolls in Antidumping- und Antisubventionsunter-

suchungen in der Union ([174]) bestätigt. In diesem Bericht würde in der Berichtsvorlage der Kommission einerseits die Regel des niedrigeren Zolls in Antisubventionsuntersuchungen nach Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung (Nummer 3) und andererseits die Regel des niedrigeren Zolls nach Artikel 13 Absatz 1 der Grundverordnung (Nummer 4) unterschieden.

(1333) Die Kommission nahm die Stellungnahme von Polestar zur Kenntnis, stellte jedoch fest, dass die Analyse des Unionsinteresses nach ihrer Auffassung in der Tat keine zwingenden Gründe dafür ergab, dass es nicht im Unionsinteresse liegt, endgültige Ausgleichszölle in Höhe der festgestellten anfechtbaren Subventionen einzuführen.

7.11. **Alternativlösungen**

(1334) Nach der vorläufigen Unterrichtung argumentierte der VDA, dass die Union auch ohne die Einführung von Maßnahmen ihre legitimen Interessen schützen und Herausforderungen durch Gespräche mit China angehen könne, was nach den Antisubventionsregeln zulässig und WTO-konform sei. Ein ähnliches Argument wurde vom VDA nach der endgültigen Unterrichtung vorgebracht.

(1335) Die Kommission stellte fest, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen — die auch WTO-konform ist — und Gespräche mit dem Ausfuhrland sich nicht gegenseitig ausschließen. Somit wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

(1336) Nach der endgültigen Unterrichtung erklärten die chinesische Regierung und die CCCME, dass die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen in diesem Fall nicht gerechtfertigt sei und dass das von der CCCME im Namen ihrer Mitglieder angebotene Verpflichtungsangebot angenommen werden sollte, da sie ausführlich dargelegt hätten, dass die Verpflichtung praktikabel, leicht zu überwachen, erfüllbar und praktisch durchsetzbar sei. Die Geely Group ersuchte die Kommission außerdem, die vorgeschlagenen Maßnahmen durch eine Annahme des Verpflichtungsangebots zu entschärfen. Darüber hinaus forderte Polestar die Kommission nachdrücklich auf, die Preisverpflichtung der Geely Group anzunehmen, da es sich um ein äußerst vernünftiges Angebot handele, das im Interesse der Union sei.

(1337) Die Kommission hat die Verpflichtungsangebote in Abschnitt 8.4 der vorliegenden Verordnung geprüft.

7.12. **Schlussfolgerung zum Unionsinteresse**

(1338) Auf der Grundlage der vorstehend erläuterten Erkenntnisse wurden die in Erwägungsgrund 1268 der vorläufigen Verordnung getroffenen Feststellungen bestätigt.

8. **ENDGÜLTIGE AUSGLEICHSMAßNAHMEN**

8.1. **Endgültige Maßnahmen**

(1339) Nach der vorläufigen Unterrichtung beantragten mehrere mitarbeitende Hersteller die Aufnahme weiterer verbundener Hersteller in den verfügenden Teil. Die Kommission analysierte Parameter wie das Bestehen einer Beziehung zu einem mitarbeitenden Hersteller, die Herstellung von BEV oder stichhaltige Beweise für Pläne und Investitionen für die Herstellung von BEV im Untersuchungszeitraum sowie die unmittelbar bevorstehenden Ausfuhren in die Union. Nach eingehender Prüfung der Umstände der in den Anträgen genannten Unternehmen, bei denen keine Beweise dafür vorlagen, dass sich die Höhe der Subventionierung von den mit ihnen verbundenen Unternehmen unterscheidet, stellte die Kommission fest, dass mehrere dieser Unternehmen für die Aufnahme in den verfügenden Abschnitt infrage kamen, die ordnungsgemäß ausgeführt wurde. Ebenso wies die Kommission einen dieser Anträge mit der Begründung zurück, dass er nicht hinreichend begründet war, um seine Aufnahme zu rechtfertigen.

([174]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die überarbeitete Regel des niedrigeren Zolls in Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen in der EU — Eine Überprüfung und Bewertung der Anwendung von Artikel 7 Absatz 2a, Artikel 8 Absatz 1 und Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 sowie von Artikel 12 Absatz 1 Unterabsätze 3 und 4, Artikel 13 Absatz 1 Unterabsätze 3 und 4 und Artikel 15 Absatz 1 Unterabsätze 3 und 4 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 (COM(2023)294 final), abrufbar unter https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0294.

(1340) Nach der endgültigen Unterrichtung beantragte Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd. einen gesonderten TARIC-Zusatzcode, um sich von der Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd (im Folgenden „JAC Group“) abzugrenzen. Es wurde geltend gemacht, dass die Unternehmen unabhängig handeln würden und dass es keine De-facto-Kontrolle gebe.

Die Kommission stellte fest, dass die Untersuchung eine Beziehung zwischen dem Unternehmen und der JAC Group ergeben hatte. Insbesondere trug JAC zu einer kürzlich erfolgten Kapitalerhöhung der Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd. bei, wobei seine Anteile 25 % des Gesamtkapitals ausmachen ([175]). Eine solche Beteiligungsbeziehung wird auch von der Volkswagen-Gruppe China bestätigt. ([176]) Angesichts der in Erwägungsgrund 1422 genannten Möglichkeit, Verpflichtungsangebote auch nach der Einführung endgültiger Maßnahmen anzunehmen, beschloss die Kommission jedoch, im verfügenden Teil und im Anhang der vorliegenden Verordnung jedem ausführenden Hersteller einen spezifischen TARIC-Zusatzcode zuzuweisen. Darüber hinaus werden die spezifischen zusätzlichen TARIC-Zusatzcodes es der Kommission ermöglichen, die Einfuhren der betroffenen Ware in Bezug auf jeden der ausführenden Hersteller zu überwachen.

(1341) Nach der endgültigen Unterrichtung beantragte die Geely Group die Aufnahme weiterer verbundener Hersteller in den verfügenden Teil.

(1342) Die Kommission wies die Anträge mit der Begründung zurück, dass sie nicht hinreichend begründet waren, um eine entsprechende Aufnahme zu rechtfertigen.

(1343) Angesichts der Schlussfolgerungen zu Subvention, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten nach Artikel 15 der Grundverordnung endgültige Ausgleichsmaßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die subventionierten Einfuhren der betroffenen Ware zu verhindern.

(1344) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen sollten folgende endgültigen Ausgleichszölle gelten, und zwar auf der Basis des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt:

Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll
BYD Group: — 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 %
Geely Group: — 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 %
SAIC Group: — 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 %

([175]) https://autonews.gasgoo.com/m/70031853.html.
([176]) https://volkswagengroupchina.com.cn/en/partner/volkswagenanhui.

Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	7,8 %
Andere mitarbeitende Unternehmen (Anhang)	20,7 %
Alle übrigen Unternehmen	35,3 %

(1345) Die in dieser Verordnung angegebenen unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung festgesetzt. Mithin spiegeln sie die Lage der betreffenden Unternehmen während dieser Untersuchung wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in dem betroffenen Land, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, nicht im verfügenden Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen" geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze gelten.

(1346) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze beantragen, falls es später umfirmiert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten ([177]). Er muss alle sachdienlichen Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für dieses Unternehmen geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Namensänderung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Verordnung über die Namensänderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(1347) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Erhebung der unternehmensspezifischen Ausgleichszölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Ausgleichszoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorlegen. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung entsprechen. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, sollte der für „alle übrigen Unternehmen" geltende Ausgleichszoll erhoben werden.

(1348) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Ausgleichszölle auf die Einfuhren anwenden können, stellt diese Rechnung nicht das einzige von den Zollbehörden zu berücksichtigende Element dar. So sollten die Zollbehörden der Mitgliedstaaten — auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung dargelegten Anforderungen erfüllt — ihre üblichen Prüfungen durchführen, und sie können, wie in allen anderen Fällen, zusätzliche Dokumente (Versandpapiere usw.) verlangen, um die Richtigkeit der Angaben in der Erklärung zu überprüfen und sicherzustellen, dass die anschließende Anwendung des Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.

(1349) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, insbesondere nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 23 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Im Rahmen dieser Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, den unternehmensspezifischen Zollsatz bzw. die unternehmensspezifischen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.

(1350) Um die ordnungsgemäße Durchsetzung der Ausgleichszölle zu gewährleisten, sollte der Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen nicht nur für die bei dieser Untersuchung nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für die Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.

(1351) Nach der vorläufigen Unterrichtung beantragte ein Unternehmen, Dfsk Motor Co. Ltd, eine Umfirmierung in Seres Auto (Hubei) Co., Ltd. Dieser Antrag wurde angenommen und der neue Name dieses Unternehmens wurde in den Anhang aufgenommen.

([177]) Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

8.2. **Freigabe der vorläufigen Zölle**

(1352) Nach Artikel 16 Absatz 2 der Grundverordnung beschließt die Kommission, in welcher Höhe der vorläufige Zoll endgültig zu vereinnahmen ist.

(1353) Nach Artikel 16 Absatz 2 werden im Falle einer drohenden bedeutenden Schädigung vorläufige Zölle nicht vereinnahmt, es sei denn, es wird festgestellt, dass aus dieser drohenden bedeutenden Schädigung ohne die vorläufigen Maßnahmen tatsächlich eine bedeutende Schädigung entstanden wäre.

(1354) Angesichts der Feststellungen im vorliegenden Fall und in Anbetracht der Tatsache, dass nicht eindeutig festgestellt werden konnte, dass sich die drohende Schädigung ohne vorläufige Maßnahmen zu einer bedeutenden Schädigung entwickelt hätte, war die Kommission der Auffassung, dass die Sicherheitsleistungen für den mit der vorläufigen Verordnung eingeführten vorläufigen Ausgleichszoll nach Artikel 16 Absatz 2 der Grundverordnung freigegeben und nicht vereinnahmt werden sollten.

(1355) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte NIO vor, dass die vorläufigen Zölle nicht endgültig vereinnahmt werden sollten, da die Kommission den vierwöchigen Vorunterrichtungszeitraum nicht eingehalten habe. Die SAIC Group brachte ferner vor, dass die vorläufigen Zölle aufgrund der verspäteten Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung nicht vereinnahmt werden sollten. Polestar brachte ferner vor, dass die Kommission die vorläufigen Zölle nicht erheben sollte, da sie keine bedeutende Schädigung festgestellt habe.

(1356) Angesichts der in Erwägungsgrund 1353 dieser Verordnung gezogenen Schlussfolgerung wurde festgestellt, dass diese Vorbringen unbegründet sind.

8.3. **Rückwirkende Einführung von Ausgleichszöllen**

(1357) Wie in Erwägungsgrund 8 der vorliegenden Verordnung angedeutet, unterwarf die Kommission die Einfuhren der untersuchten Ware mit der Erfassungsverordnung einer zollamtlichen Erfassung; dies erfolgte mit Blick auf die mögliche rückwirkende Anwendung von Ausgleichsmaßnahmen nach Artikel 24 Absatz 5 der Grundverordnung.

(1358) Gemäß Artikel 16 Absatz 4 der Grundverordnung können Zölle rückwirkend „auf die Waren erhoben werden, die innerhalb von 90 Tagen vor dem Zeitpunkt der Anwendung der vorläufigen Maßnahmen, […] in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt wurden“.

(1359) Angesichts der im vorliegenden Fall getroffenen Feststellungen und da nicht positiv festgestellt werden konnte, dass eine schwer wiedergutzumachende Schädigung vor dem Ende der Untersuchung eingetreten ist, vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine der rechtlichen Voraussetzungen des Artikels 16 Absatz 4 der Grundverordnung nicht erfüllt war und dass die Zölle daher nicht rückwirkend auf die zollamtlich erfassten Einfuhren erhoben werden sollten.

8.4. **Verpflichtungen**

(1360) Nach der endgültigen Unterrichtung übermittelte die CCCME im Namen der folgenden 12 ausführenden Hersteller innerhalb der in Artikel 13 Absatz 2 der Grundverordnung gesetzten Frist ein Angebot für eine Preisverpflichtung:

— 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. (ohne Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd).

(1361) Darüber hinaus boten drei ausführende Hersteller (davon zwei aus der Geely Group) alternative Preisverpflichtungen für den Fall an, dass das von der CCCME angebotene Preisverpflichtungsangebot nicht angenommen würde. Die alternativen Verpflichtungen wurden von folgenden ausführenden Herstellern angeboten:

— SAIC Group

— Smart Automobile Co., Ltd. („Smart“) (Geely Group)

— Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. (Geely Group)

(1362) Nach Artikel 13 der Grundverordnung muss das Preisverpflichtungsangebot ausreichend sein, um die schädigenden Auswirkungen der Subventionierungen zu beseitigen, und seine Annahme darf nicht als nicht sinnvoll angesehen werden. Die Kommission bewertete die Angebote anhand dieser Kriterien und kam zu dem Schluss, dass die Angebote nicht ausreichend waren und ihre Annahme aus den nachstehend dargelegten Gründen nicht sinnvoll ist.

8.4.1. *CCCME*

(1363) Die Kommission stellte fest, dass das vorgeschlagene Angebot im Hinblick auf den vorgeschlagenen Mindesteinfuhrpreis (im Folgenden „MEP“) nicht ausreichend ist. Tatsächlich bot die CCCME einen einzigen MEP für eine Vielzahl von Warenmodellen an, der alle Warenkennnummern und Waren ausführender Hersteller mit unterschiedlichen Zollsätzen abdeckt. Der MEP entsprach einem Zollsatz von 21,3 % und es wurde nicht berücksichtigt, dass die SAIC Group einem höheren Zollsatz unterliegen würde.

(1364) Darüber hinaus bot die CCCME eine Indexierung des MEP auf der Grundlage der Preisnotierungen des Preisindex für Lithium-Ionen-Batterien an. Die vorgeschlagene Indexierung wurde als ungeeignet erachtet, da der verbleibende erhebliche Teil der Herstellkosten nicht nur Preisschwankungen ausgesetzt ist, sondern auch keine brauchbaren Vergleichswerte und Überwachungsinstrumente vorhanden sind.

(1365) Die CCCME schlug außerdem vor, dass es möglich sein sollte, im Rahmen des MEP Waren zu verkaufen, ohne dass ein Zollsatz angewendet wird, der niedriger ist als die in der Untersuchung ermittelte schädigende Subventionsspanne. Insbesondere schlug sie die Einführung eines jährlichen Kontingents für den ersten Dreijahreszeitraum vor, in dem die im Rahmen des Kontingents getätigten Einfuhren zu Preisen verkauft werden könnten, die unter dem MEP liegen und für die ein ermäßigter Zollsatz gelten würde. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Regelung nicht ausreichen würde, um die schädigenden Auswirkungen der Subventionen zu beseitigen.

(1366) Die Kommission kam ferner zu dem Schluss, dass die Annahme eines solchen Verpflichtungsangebots aus den nachstehend dargelegten Gründen im Sinne des Artikels 13 der Grundverordnung nicht sinnvoll wäre.

(1367) Bei einem BEV handelt es sich um ein hoch entwickeltes Produkt, wobei mehrere Modelle in verschiedenen Konfigurationen erhältlich sind. Dies führt zu erheblichen Preisunterschieden zwischen den Warentypen und Modellen, die wiederum von der gewählten Ausstattung abhängen. Die hohe Zahl der Warentypen birgt ein hohes Risiko von Ausgleichsgeschäften zwischen den verschiedenen Warentypen.

(1368) Darüber hinaus verfügen die meisten chinesischen ausführenden Hersteller, die dem Verpflichtungsangebot unterliegen, über extrem komplexe Unternehmensstrukturen mit Hunderten von Unternehmen innerhalb jeder Gruppe und mehreren Vertriebskanälen in China, der Union und der restlichen Welt. Diese Komplexität und die Tatsache, dass mehrere der im Angebot aufgeführten ausführenden Hersteller verschiedene andere Produkte (Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, Hybridfahrzeuge usw.) herstellen bzw. Dienstleistungen entwickeln und verkaufen und dabei dieselben vielfältigen Vertriebskanäle nutzen und dieselben Kunden ansprechen, bergen ein hohes Risiko von Ausgleichsgeschäften. Dies macht die Verpflichtung nicht durchsetzbar und somit nicht praktikabel im Sinne des Artikels 13 der Grundverordnung, insbesondere auch deshalb, weil einige Mitglieder nicht in vollem Umfang bei der Untersuchung mitgearbeitet haben.

8.4.2. *Alternative Verpflichtungsangebote*

(1369) Da das von der CCCME im Namen von 12 ausführenden Herstellern angebotene Verpflichtungsangebot nicht ausreichend und nicht praktikabel war und somit nicht angenommen werden konnte, prüfte die Kommission die alternativ von vier ausführenden Herstellern übermittelten Verpflichtungsangebote.

8.4.2.1. SAIC Group

(1370) Die SAIC Group bot ein alternatives Verpflichtungsangebot an, das in vielen Punkten dem Angebot der CCCME ähnelte. Anders als die CCCME schlug die SAIC Group jedoch mehrere MEP für verschiedene Warenkennnummern vor, die nicht alle von der Gruppe verkauften Modelle abdecken. Wie bereits in Erwägungsgrund 1367 erwähnt, birgt die Komplexität der betroffenen Ware und die hohe Zahl von Warentypen das Risiko von Ausgleichsgeschäften. Das von der SAIC Group angebotene Verpflichtungsangebot enthielt keine Vereinbarung zur Beseitigung dieses Risikos. Das Angebot enthielt eine Anpassung des MEP auf der Grundlage des Batteriepreises. Die Preise für BEV werden jedoch durch erhebliche zusätzliche Kostenposten mit schwankenden Preisen beeinflusst, die im Angebot nicht berücksichtigt wurden, ebenso wenig wie ihre Vergleichswerte und die Instrumente zu ihrer Überwachung.

(1371) Darüber hinaus erfordern die Durchsetzung und Überwachung von Verpflichtungen eine enge Zusammenarbeit und hohe Transparenz zwischen der Kommission und dem ausführenden Hersteller. Diesbezüglich und wie in Abschnitt 3.3.2 beschrieben, hat die SAIC Group während der Untersuchung nicht uneingeschränkt mit der Kommission zusammengearbeitet. Diese mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit wirft starke Zweifel an der künftigen Fähigkeit der SAIC Group auf, die erforderlichen Informationen vorzulegen, die es der Kommission ermöglichen würden, die Verpflichtung ordnungsgemäß zu überwachen und umzusetzen. Daher ist eine von dem Unternehmen angebotene Verpflichtung möglicherweise nicht praktikabel und nicht durchsetzbar.

(1372) Die Anmerkungen zu der von der CCCME angebotenen Verpflichtung in den Erwägungsgründen 1364 bis 1368 der vorliegenden Verordnung galten gleichermaßen für die von der SAIC Group angebotene Verpflichtung.

(1373) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass das von der SAIC Group unterbreitete Angebot nicht ausreichend und nicht sinnvoll war.

8.4.2.2. SMART

(1374) Das Verpflichtungsangebot von Smart bestand aus einem MEP für jeden der im UZ hergestellten und verkauften Warentypen (Warenkennnummer). Die MEP beruhten auf dem durchschnittlichen CIF-Preis der Warentypen im UZ, der durch Abzug der nach der Einfuhr angefallenen Kosten nach unten berichtigt wurde, und auf einem Rückgang der Rohstoffkosten. Dementsprechend führte die Höhe dieser MEP nicht zu einer Erhöhung des Preises auf ein Niveau, das geeignet wäre, die schädigenden Auswirkungen der Subventionierung zu beseitigen.

(1375) Zudem arbeitete die Geely Group, zu der der ausführende Hersteller gehört, nicht uneingeschränkt mit der Kommission zusammen (siehe Abschnitt 3.3.3 der vorliegenden Verordnung), sodass die Feststellungen in Erwägungsgrund 1371 der vorliegenden Verordnung gleichermaßen gelten.

(1376) Schließlich bergen die Komplexität der betroffenen Ware, die zahlreichen Warentypen, die Modelle (selbst innerhalb einer Warenkennnummer, für die ein MEP-Preis vorgeschlagen wurde), die komplexe Unternehmensstruktur und die komplexen Handelskanäle ein hohes Risiko von Ausgleichsgeschäften, wie bereits in Erwägungsgrund 1367 der vorliegenden Verordnung dargelegt.

(1377) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass das von Smart unterbreitete Angebot nicht ausreichend und nicht sinnvoll war.

8.4.2.3. Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co.

(1378) Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. legte zwei Angebote vor, die jeweils eine bestimmte Marke betrafen.

8.4.2.3.1. Angebot 1: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co.

(1379) Das Angebot enthielt zwei alternative Preisverpflichtungen für eine bestimmte Marke: Option A umfasste MEP für alle relevanten Warenkennnummern, die auf der Basis der Höhe des im UZ für die Geely Group ermittelten CIF-Preises vorgeschlagen wurden. Option B basierte ebenfalls auf der Höhe der CIF-Preise, wobei die in der Untersuchung für die Geely Group ermittelte Subventionsspanne hinzugerechnet wurde. Die übrigen Zusagen waren in beiden vorgeschlagenen Varianten der Verpflichtung ähnlich.

(1380) Es wurde vorgeschlagen, die Anwendung der Verpflichtung auf einen Zeitraum von 26 Monaten und auf eine bestimmte Menge zu beschränken.

(1381) Die Kommission stellte fest, dass die Höhe der vorgeschlagenen MEP dem während der Untersuchung ermittelten Preisniveau entspricht und die schädigenden Auswirkungen der Subventionierung daher nicht beseitigt.

(1382) Danach analysierte die Kommission Option B, bei der MEP auf CIF-Ebene zuzüglich der für die Geely Group ermittelten Subventionsspanne vorgeschlagen wurden. Sowohl Option A als auch Option B beinhalteten aufgrund der gesunkenen Batteriepreise jedoch eine Abwärtskorrektur des CIF-Wertes. Außerdem beinhalteten die Vorschläge eine Indexierung der MEP auf der Grundlage des Batteriepreises, was als unzureichend erachtet wurde, da der verbleibende erhebliche Teil der Herstellkosten nicht nur anfällig für Preisschwankungen ist, sondern es auch an zuverlässigen Vergleichswerten und wirksamen Überwachungsinstrumenten fehlt. Die Kommission kam ferner zu dem Schluss, dass die Verpflichtung aus den bereits in den Erwägungsgründen 1375 und 1376 der vorliegenden Verordnung genannten Gründen nicht ausreichend ist.

(1383) Darüber hinaus enthielt das Angebot einen Vorschlag, die Konformität mit dem MEP nicht auf der Grundlage einzelner Verkäufe, sondern anhand der durchschnittlichen Preise pro Quartal zu bewerten, da es innerhalb einer Warenkennnummer verschiedene Modelle mit unterschiedlichen Preisspannen gibt. Dieser Mechanismus würde es dem ausführenden Hersteller jedoch ermöglichen, einige Waren unter dem MEP und einige darüber in die Union auszuführen, was dem Hauptziel des MEP und der Verpflichtung zuwiderläuft, nämlich den Preis auf ein Niveau anzuheben, das die schädigende Auswirkung der Subventionierung aufhebt. Der vorgeschlagene Mechanismus beinhaltete nicht nur das Risiko von Ausgleichsgeschäften, sondern machte diese sogar legitim.

(1384) Zudem arbeitete die Geely Group, zu der der ausführende Hersteller gehört, nicht uneingeschränkt mit der Kommission zusammen (siehe Abschnitt 3.3.3 der vorliegenden Verordnung), sodass die Feststellungen, die bereits in Erwägungsgrund 1371 der vorliegenden Verordnung erwähnt wurden, gleichermaßen gelten.

(1385) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass das von Polestar unterbreitete Angebot nicht ausreichend und nicht sinnvoll war.

8.4.2.3.2. Angebot 2: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co.

(1386) Das zweite Preisverpflichtungsangebot „Angebot 2“ war auf eine andere bestimmte Marke beschränkt und ähnelte dem oben beschriebenen „Angebot 1“, wobei es ebenfalls zwei Optionen gab, die jedoch auf einen noch kürzeren Zeitraum — bis Ende 2025 — begrenzt waren.

(1387) Option A konnte aus den in Erwägungsgrund 1381 der vorliegenden Verordnung beschriebenen Gründen nicht akzeptiert werden.

(1388) In dem Angebot wurde vorgeschlagen, die Konformität der Verkaufspreise mit dem MEP auf der Grundlage der durchschnittlichen Quartalspreise zu bewerten, da es innerhalb einer Warenkennnummer verschiedene Modelle mit unterschiedlichen Preisspannen gibt. Dieser Mechanismus würde es dem Unternehmen jedoch ermöglichen, einige Waren unter dem MEP und einige darüber in die Union auszuführen, was dem Hauptziel der Preisverpflichtung zuwiderläuft, nämlich den Preis auf ein Niveau anzuheben, das die schädigende Auswirkung der Subventionierung aufhebt. Der vorgeschlagene Mechanismus beinhaltete nicht nur das Risiko von Ausgleichsgeschäften, sondern machte diesen vielmehr legitim.

(1389) Bei Option A wurde ein MEP auf der Höhe des CIF-Preises im UZ vorgeschlagen. Mit dem vorgeschlagenen MEP wird keine Subventionierung ausgeglichen. Im Gegenteil, es wurde eine Herabsetzung des für die Geely Group ermittelten CIF-Wertes vorgeschlagen, und zwar aufgrund eines Rückgangs der Batteriepreise sowie aufgrund technischer Unterschiede der verkauften Modelle im Vergleich zu anderen von der Geely Group verkauften Modellen. Außerdem enthielt das Angebot mehrere MEP für verschiedene Warenkennnummern innerhalb eines Modells, umfasste jedoch weder alle von der Gruppe verkauften Warenkennnummern noch alle Warenkennnummern, die voraussichtlich bei dem spezifischen Modell verkauft würden.

(1390) Bei Option B wurde die Subventionsspanne zum berichtigten CIF-Wert (einschließlich einer Abwärtskorrektur aufgrund eines Rückgangs der Batteriepreise sowie aufgrund technischer Unterschiede der verkauften Modelle im Vergleich zu anderen von Geely verkauften Modellen) addiert, das Verpflichtungsangebot umfasste jedoch nur eine Warenkennnummer und eine begrenzte Anzahl der in die Union verkauften Waren. Dadurch würde ein hohes Risiko von Ausgleichsgeschäften entstehen.

(1391) In keiner der Optionen wurde die Gesamtzahl der von der Geely Group innerhalb der im Angebot enthaltenen Warenkennnummern verkauften Modelle berücksichtigt. Im Allgemeinen handelt es sich bei einem BEV um ein hoch entwickeltes Produkt, wobei mehrere Modelle in verschiedenen Konfigurationen erhältlich sind. Dies führt zu erheblichen Preisunterschieden zwischen den Warentypen und Modellen, die wiederum von der gewählten Ausstattung abhängen. Die hohe Zahl der Warentypen birgt ein hohes Risiko von Ausgleichsgeschäften zwischen den verschiedenen Warentypen.

(1392) Darüber hinaus ist die Unternehmensstruktur der Geely Group äußerst komplex und umfasst mehrere hundert verbundene Unternehmen und zahlreiche Vertriebskanäle in China, der Union und dem Rest der Welt. Diese Komplexität, zusammen mit der Tatsache, dass die Geely Group verschiedene andere Waren (Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, Hybridfahrzeuge usw.) und Dienstleistungen für dieselben Kunden herstellt und über dieselben Vertriebskanäle verkauft, führt zu einem hohen Risiko von Ausgleichsgeschäften.

(1393) Zudem arbeitete die Geely Group, zu der der ausführende Hersteller gehört, nicht uneingeschränkt mit der Kommission zusammen (siehe Abschnitt 3.3.3 der vorliegenden Verordnung), sodass die Feststellungen, wie bereits in Erwägungsgrund 1371 der vorliegenden Verordnung erwähnt, gleichermaßen gelten. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass das von Volvo unterbreitete Angebot nicht ausreichend und nicht sinnvoll war.

(1394) Die Kommission übermittelte allen Antragstellern ein Schreiben, in dem sie die Gründe für die Ablehnung der Verpflichtungsangebote darlegte. Alle Antragsteller sowie die Geely Group nahmen dazu Stellung. Diese Stellungnahmen wurden allen interessierten Parteien im Dossier zur Verfügung gestellt.

CCCME

(1395) In Bezug auf den MEP-Vorschlag und die Auffassung der Kommission, dass der Vorschlag nicht ausreichend ist, da in dem Vorschlag ein einziger MEP für verschiedene BEV-Typen und -Modelle vorgesehen ist, brachte die CCCME vor, dass ihr Ansatz mit der bisherigen Praxis der Union im Einklang stehe und darauf abziele, die Umsetzung der Preisverpflichtung zu vereinfachen. Die CCCME legte jedoch einen überarbeiteten Vorschlag vor, der MEP je Warenkennnummer und ein jährliches Verkaufskontingent zu MEP umfasste.

(1396) In Bezug auf Ausgleichsgeschäfte brachte die CCCME vor, dass die Bedenken der Kommission in Bezug auf Ausgleichsgeschäfte zwischen BEV unbegründet seien, da der neue Vorschlag MEP pro Warenkennnummer enthalte und somit dieses Problem wirksam gelöst werde. Darüber hinaus argumentierte sie, dass dieses Risiko durch die Transparenz des BEV-Marktes der Union und die begrenzte Zahl namhafter ausführender Hersteller weiter gemindert werde. Die CCCME bot an, eine Klausel in die Verpflichtung aufzunehmen, die vorsieht, dass die in dem Verpflichtungsangebot aufgeführten ausführenden Hersteller ihre gesamten Ausfuhrdaten, einschließlich BEV, Hybrid- und benzinbetriebene Fahrzeuge, zu Überprüfungszwecken an die Union weitergeben müssen.

(1397) In Bezug auf die Überwachung und Befolgung der Vorschriften erklärte die CCCME, dass die Kommission die Möglichkeit habe, die Verkäufe und Preise von BEV über eine Vielzahl von Datenbanken zu überwachen, wodurch die Befolgung der Vorschriften sichergestellt und Ausgleichsgeschäfte verhindert würden.

(1398) Hinsichtlich der Unangemessenheit, den MEP nur auf die Batteriepreise zu indexieren, argumentierte die CCCME, dass ihr Vorschlag darauf zurückzuführen sei, dass Batterien die wichtigste Kostenkomponente von BEV seien. Ebenso führte sie an, dass es diesbezügliche Präzedenzfälle gebe, da in anderen Fällen die Indexierung des MEP mit dem wichtigsten Rohstoff oder der wichtigsten Preiskomponente der untersuchten Ware verknüpft worden sei.

(1399) Hinsichtlich der Mengenregelungen erklärte sich die CCCME bereit, den gestaffelten Ausgleichszoll für die Mengenregelung zu erörtern und entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Die CCCME wies darauf hin, dass die Kommission eine drohende Schädigung und keine tatsächliche Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union festgestellt habe und dass der von ihr vorgeschlagene MEP die mutmaßliche Subventionierung widerspiegele und diese gemäß der Bewertung der Kommission ausgleichen solle. Ebenso brachte sie vor, dass ihr Vorschlag sowohl eine Preis- als auch eine Mengenkomponente enthalte, was den Bedenken der Kommission Rechnung trage. Die Menge, die von den Ausgleichszollsätzen betroffen sei, sei geringer als die chinesischen BEV-Ausfuhren in die Union im Jahr 2022, was dem Wirtschaftszweig der Union nicht schaden sollte.

(1400) Die Kommission hat die Stellungnahmen sorgfältig geprüft, fand jedoch keine Gründe, ihre in Abschnitt 8.4.1 dargelegten Schlussfolgerungen zu ändern. Die CCCME versuchte, einige der ablehnenden Gründe durch die Vorlage eines neuen Verpflichtungsangebots auszuräumen. Dieses Angebot wurde jedoch nach Ablauf der Frist abgegeben und konnte bereits aus diesem Grund abgelehnt werden. Dennoch hat die Kommission den Fall angesichts seiner Spezifität analysiert und festgestellt, dass das neue Angebot zwar nicht mehr nur einen MEP, sondern einen MEP pro Warenkennnummer enthielt und präziser war, aber dennoch eine Reihe von Bedenken der Kommission hinsichtlich der Angemessenheit des Angebots nicht ausgeräumt wurden. Insbesondere beruhten die aktualisierten MEP je Warenkennnummer nach wie vor auf dem gewogenen durchschnittlichen Zollsatz, während die spezifischen Zollsätze, insbesondere der höhere Zollsatz für die SAIC Group, nicht berücksichtigt wurden. Dementsprechend werden die schädigenden Auswirkungen der Subventionen im Zusammenhang mit einer großen Zahl von Ausfuhrverkäufen durch die vorgeschlagenen MEP nicht beseitigt. Außerdem enthielt der Vorschlag immer noch ein jährliches Kontingent für Verkäufe unterhalb der MEP-Werte, für die ein niedrigerer Zollsatz als der in der Untersuchung festgelegte gelten könnte. Daher wurde auch das aktualisierte Angebot als nicht geeignet erachtet.

(1401) Was die Undurchführbarkeit betrifft, so war die Kommission der Ansicht, dass die Verpflichtung selbst in einem Szenario, in dem alle ausführenden Hersteller bei der Überwachung und Durchsetzung uneingeschränkt kooperieren würden, was während der Untersuchung nicht der Fall war, in diesem Stadium angesichts der großen Anzahl von Geschäftsvorgängen, der äußerst komplizierten Struktur und der Vertriebskanäle der ausführenden Hersteller sowie der Vielzahl der einzubeziehenden Modelle, Warentypen und Optionen immer noch nicht praktikabel wäre.

SAIC Group

(1402) Die SAIC Group unterstützte das Verpflichtungsangebot der CCCME und zeigte sich bereit, die auf der Warenkennnummer basierenden MEP anzupassen, um die in der Untersuchung festgestellte Subventionierung auszugleichen und mit der Kommission alternative MEP zu prüfen. Ferner schlug sie vor, eine Klausel aufzunehmen, wonach alle Ausfuhrverkäufe in die Union gemeldet werden müssen, um Transparenz und eine wirksame Umsetzung der Verpflichtung zu gewährleisten.

(1403) Die SAIC Group brachte vor, dass das jährliche Kontingent in ihrem Verpflichtungsangebot in einer nicht schädigenden Höhe festgelegt sei, die deutlich unter dem Ausfuhrvolumen von BEV der SAIC Group im UZ liege und daher keine schädigenden Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union habe. Außerdem sei der MEP-Anpassungsmechanismus auf der Grundlage der Batteriepreise sinnvoll, da Batterien die wichtigste Kostenkomponente für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge seien.

(1404) Die Kommission prüfte die Argumente der SAIC Group, hielt jedoch mangels eines neuen oder aktualisierten Vorschlags an ihren in Abschnitt 8.4.2.1 dargelegten Schlussfolgerungen fest. Insbesondere angesichts der Tatsache, dass die SAIC Group nur teilweise an der Untersuchung mitarbeitete, widersprach die Kommission ihrer Aussage, dass Transparenz und eine wirksame Umsetzung der Verpflichtung gewährleistet werden können. Außerdem würden die schädigenden Auswirkungen der Subventionierung durch das jährliche Kontingent an Verkäufen unterhalb des MEP, für die ein ermäßigter Zollsatz gelten könnte, nicht vollständig beseitigt.

Smart Automobile Co., Ltd. („Smart“) (Geely Group)

(1405) Smart ersuchte die Kommission, das Angebot unter Berücksichtigung seines Vorbringens, dass das Unternehmen unabhängig von der Geely Group agiere und nicht als Teil davon betrachtet werden sollte, neu zu bewerten. Darüber hinaus brachte das Unternehmen vor, es könne vollständige Transparenz in Bezug auf seine Vertriebskanäle und seine Preisgestaltung sicherstellen und so die vollständige Einhaltung und Praktikabilität der Verpflichtung sicherstellen. Ferner wies das Unternehmen darauf hin, dass sich seine aktuellen Verkaufspreise auf dem Markt der Europäischen Union an denen seiner direkten Wettbewerber orientierten oder darüber lägen. Das Unternehmen sei offen für Gespräche über notwendige Anpassungen des MEP.

(1406) Die Kommission prüfte die von Smart vorgebrachten Argumente sorgfältig, hielt jedoch an ihren in Abschnitt 8.4.2.2 dargelegten Schlussfolgerungen fest. Insbesondere führte die Höhe der vorgeschlagenen MEP nicht zu einer Erhöhung des Preises auf ein Niveau, das geeignet wäre, die schädigenden Auswirkungen der Subventionierung zu beseitigen. Außerdem kann ein Verpflichtungsangebot eines Unternehmens nicht unabhängig von der Unternehmensgruppe oder dem Unternehmen bewertet werden, die bzw. das Eigentümerin bzw. Eigentümer der Produktionsstätte ist, in der die betreffenden Waren hergestellt werden, bevor sie in die Union ausgeführt werden.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (Geely Group)

— **Angebot 1**

(1407) Das Unternehmen brachte vor, dass keine Gefahr von Ausgleichsgeschäften zwischen der Geely Group und der Marke, auf die sich das Angebot bezog, bestehe, da die Preise der Fahrzeuge auf der Grundlage etablierter Verrechnungspreisgrundsätze festgelegt würden, die Transparenz und die Einhaltung verschiedener Gesetze und Vorschriften gewährleisten würden. Mit dem Buchhaltungssystem des Markenunternehmens können der von den Kunden für jedes Fahrzeug gezahlte Preis nachverfolgt und so Ausgleichsgeschäfte verhindert werden. Darüber hinaus unterliege das Unternehmen als unabhängiges börsennotiertes Unternehmen umfangreichen Offenlegungspflichten und strengen Rechnungslegungsstandards. Geschäftsvorgänge zwischen dem Unternehmen und verbundenen Parteien seien durch Gesetze und Richtlinien geregelt, die eine unabhängige Geschäftsbeziehung sicherstellen würden. Das Unternehmen verfüge zudem über interne Leitlinien und Strategien, um Ausgleichsgeschäfte zu verhindern. Auch die Unternehmensstruktur und die Vertriebskanäle dieses Unternehmens seien transparent und würden nicht die gesamte Geely Group umfassen. Anhand der Finanzunterlagen des Unternehmens könne die Kommission die Befolgung der Preisverpflichtung überprüfen.

(1408) In Bezug auf die angemessene Höhe des Verpflichtungsangebots brachte das Unternehmen vor, dass die in Option A vorgeschlagenen Preise jede drohende Schädigung im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 letzter Unterabsatz der Grundverordnung wirksam beseitigen würden. Diese Preise hätten nicht das Ziel, das Problem der Subventionierung zu lösen. Da die Preise des Markenmodells bereits hoch angesetzt seien, würde die Einbeziehung der von der Kommission berechneten Subventionsspanne (Option B) in diese bereits hohen Preise zu nicht vertretbaren MEP führen. Die Anpassungen an den vorgeschlagenen MEP seien notwendig, insbesondere um die erheblichen Unterschiede zwischen den Batteriepreisen im UZ und den aktuellen Preisen zu berücksichtigen, und würden die Beseitigung der drohenden Schädigung nicht beeinträchtigen.

(1409) Das Unternehmen brachte vor, die mangelnde Bereitschaft der Geely Group zur Mitarbeit sei für ihr Preisverpflichtungsangebot irrelevant. Die Durchsetzung der Preisverpflichtung erfordere keine Beteiligung der Geely Group, mit Ausnahme der Unterzeichnung beglaubigter Rechnungen. Das Unternehmen argumentierte ferner, dass die Überprüfung der Einhaltung der Auflagen der Verpflichtung vollständig über den Hauptsitz des Unternehmens in der Union erfolgen könne, der während der Untersuchung uneingeschränkt kooperiert habe.

(1410) Die Kommission prüfte diese Stellungnahmen sorgfältig, hielt jedoch an ihrer in Abschnitt 8.4.2.3 dargelegten Schlussfolgerung fest. Insbesondere hinsichtlich der Praktikabilität der Verpflichtung vertrat die Kommission nicht die Auffassung, dass die Durchsetzung der Preisverpflichtung keine Beteiligung der Geely Group erfordert. Ein Verpflichtungsangebot eines Unternehmens kann nicht unabhängig von der Unternehmensgruppe oder dem Unternehmen bewertet, überwacht und durchgesetzt werden, die bzw. das Eigentümerin bzw. Eigentümer der Produktionsstätte ist, in der die betroffenen Waren hergestellt werden, bevor sie in die Union ausgeführt werden.

(1411) Was die Angemessenheit des Angebots betrifft, so berücksichtigte die Kommission, dass eine Reihe der von den MEP betroffenen Modelle im UZ noch nicht in die Union ausgeführt wurden, was die Festlegung eines angemessenen MEP in besonderem Maße erschwerte. Da die Höhe der vorgeschlagenen MEP in Option A unter den CIF-Preisen im UZ lag, auf denen die MEP basierten, erklärte die Kommission außerdem erneut, dass dieses Angebot nicht angemessen ist, da es die schädigenden Auswirkungen der Subventionen nicht beseitigt. Option B beinhaltete die Höhe der Subventionen, die während des Untersuchungszeitraums festgestellt wurden, wurde jedoch auf der Grundlage der Entwicklung der Batteriepreise nach dem UZ nach unten korrigiert. Letzteres beeinträchtigte die Wirkung der Aufwärtskorrektur des Preises, die erforderlich war, um die schädigende Auswirkung der Subventionen zu beseitigen, und führte zu einem MEP, der die im UZ festgestellte Subventionierung nicht vollständig beseitigte. Darüber hinaus stellte die Kommission auf der Grundlage der verfügbaren Daten ([178]) fest, dass sich der Rückgang der Batteriepreise nicht in den Verkaufspreisen der betroffenen Ware bei den Endkunden niederschlug. Zudem wurde die Preisentwicklung bei anderen wesentlichen Vorleistungen als Batterien mit erheblichen Auswirkungen auf die Gesamtherstellkosten nicht berücksichtigt. Was schließlich das Vorbringen betrifft, dass ein MEP nicht erforderlich sei, um die Subventionierung auszugleichen, sondern als angemessen angesehen werden sollte, wenn er eine drohende Schädigung ausschließe, so widersprach die Kommission dieser Auffassung und betonte, dass die Regel des niedrigeren Zolls in Antisubventionsuntersuchungen grundsätzlich nicht angewandt wird. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die schädigende Auswirkung der Subventionen im Allgemeinen nur durch einen vollständigen Ausgleich der in der Untersuchung festgestellten Subventionshöhe beseitigt werden kann. Außerdem gab es keine faktische Grundlage, um den MEP auf die Beseitigung einer drohenden Schädigung zu beschränken, da die Kommission in dieser Untersuchung keine Feststellungen zu nicht schädigenden Preisniveaus getroffen hat.

([178]) https://ev-database.org.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (Geely Group)

— **Angebot 2**

(1412) Das Unternehmen brachte vor, die Bewertung des Risikos von Ausgleichsgeschäften durch die Kommission sei falsch. Es argumentierte, dass die Preise für das fragliche BEV-Modell transparent auf der Grundlage festgelegter Verrechnungspreisgrundsätze festgesetzt würden und jeder Kunde ein BEV kaufe, was Ausgleichsgeschäfte auf Kundenebene unmöglich mache. Als unabhängiges börsennotiertes Unternehmen würde das Unternehmen die Gesetze einhalten, die Ausgleichsgeschäfte untersagen. Es betonte die Befolgung umfassender Gesetze und Vorschriften. Die Unternehmenskultur, die auf der Befolgung interner Richtlinien und Vorschriften beruhe, verhindere außerdem Ausgleichsgeschäfte. Sämtliche Geschäftsvorgänge würden sorgfältig in den Finanzunterlagen erfasst, sodass die Kommission die Befolgung der Vorschriften überprüfen könne.

(1413) Das Unternehmen argumentierte ferner, dass der Umfang der Verpflichtung begrenzt sei, da der MEP in der Nähe des Marktpreises liege, wodurch das Potenzial für künstlich hohe Spannen begrenzt sei. Außerdem sei die Verpflichtung zeitlich und im Umfang begrenzt, wodurch das Risiko von Ausgleichsgeschäften weiter reduziert würde. Die Ausklammerung bestimmter Warenkennnummern aus der Preisverpflichtung, mit der die Einhaltung des MEP sichergestellt werden solle, und die Überprüfung von Ausgleichsgeschäften zwischen den Warenkennnummern seien aufgrund erheblicher materieller Unterschiede und einzelner Seriennummern möglich.

(1414) Das Unternehmen brachte vor, die Kommission könne prüfen, ob der Preis des betreffenden Modells bei den verschiedenen Einzelhändlern nicht variiert. Trotz der komplexen Struktur der Geely Group seien die Unternehmensstruktur und die Vertriebskanäle der Marke klar und unabhängig von der Geely Group.

(1415) Das Unternehmen brachte ferner vor, dass die in Option A vorgeschlagenen MEP dazu dienten, die Gefahr einer Schädigung zu beseitigen, und nicht dazu, die Subventionierung aufzuheben, und dass die für die Geely Group festgestellte hohe Subventionierung teilweise auf der Zugrundelegung der verfügbaren Fakten gemäß Artikel 28 der Grundverordnung beruhe. Das betreffende Modell würde am oberen Ende seines Segments liegen, und die zur Bestimmung der MEP verwendeten CIF-Preise seien bereits sehr hoch. Bei Hinzurechnung der von der Kommission berechneten hohen Subventionsspanne zu diesen bereits hohen Preisen würden sich unverhältnismäßig hohe MEP ergeben. Es seien Berichtigungen des MEP erforderlich, um die Unterschiede bei den Batteriepreisen sowie den materiellen Eigenschaften zwischen dem betreffenden Modell und den von der Unternehmensgruppe im UZ verkauften Modellen widerzuspiegeln. Diese Anpassungen hätten keinen Einfluss auf die Beseitigung der drohenden Schädigung.

(1416) Schließlich brachte das Unternehmen vor, dass die Einschätzung der Kommission bezüglich der Nichtdurchsetzbarkeit der Preisverpflichtung aufgrund der mangelnden Bereitschaft der Geely Group zur Mitarbeit irrelevant sei. Das Unternehmen argumentierte, dass die Durchsetzung eine Mindestbeteiligung der Geely Group erfordere und die Befolgung der Vorschriften vollständig über den Hauptsitz der Marke in der Union überprüft werden könne, die während der Untersuchung uneingeschränkt kooperiert habe.

(1417) Die Kommission analysierte die vorgebrachten Argumente sorgfältig, hielt jedoch an ihren in Abschnitt 8.4.2.4 dargelegten Schlussfolgerungen fest. Insbesondere hinsichtlich der Praktikabilität der Verpflichtung vertrat die Kommission nicht die Auffassung, dass die Durchsetzung der Preisverpflichtung keine Beteiligung der Geely Group erfordert. Ein Verpflichtungsangebot eines Unternehmens kann nicht unabhängig von der Unternehmensgruppe oder dem Unternehmen bewertet, überwacht und durchgesetzt werden, die bzw. das Eigentümerin bzw. Eigentümer der Produktionsstätte ist, in der das betreffende Modell hergestellt wird, bevor es in die Union ausgeführt wird.

(1418) Was die Angemessenheit des Angebots betrifft, berücksichtigte die Kommission, dass das betreffende Modell im UZ noch nicht in die Union ausgeführt wurde, was die Festlegung eines angemessenen MEP in besonderem Maße erschwerte. Da die Höhe der vorgeschlagenen MEP in Option A unter den CIF-Preisen im UZ lag, auf denen die MEP basierten, erklärte die Kommission außerdem erneut, dass dieses Angebot nicht angemessen ist, da es die schädigenden Auswirkungen der Subventionen nicht beseitigt. Option B beinhaltete den im Untersuchungszeitraum festgestellten Subventionsbetrag, der jedoch nach unten korrigiert wurde, und zwar auf der Grundlage der Entwicklung der Batteriepreise nach dem UZ und der materiellen Unterschiede zwischen dem betreffenden Modell und den Modellen, die von der Unternehmensgruppe im UZ verkauft wurden und auf deren Grundlage die MEP festgelegt wurden. Durch diese Abwärtskorrekturen wurde die Wirkung der in der Untersuchung festgestellten Aufwärtskorrektur des Preises, die erforderlich war, um die schädigenden Auswirkungen der Subventionen zu beseitigen, beeinträchtigt. Darüber hinaus stellte die Kommission, wie bereits in Erwägungsgrund 1411 erwähnt, fest, dass sich der vom Unternehmen angeführte Rückgang der Batteriepreise nicht in den Verkaufspreisen der betroffenen Ware bei den Endkunden niederschlug. Zudem wurde die Preisentwicklung bei anderen Vorleistungen als Batterien nicht berücksichtigt. Daher wurde die vorgeschlagene Indexierung als nicht ausreichend erachtet.

(1419) Was schließlich das Vorbringen betrifft, dass ein MEP nicht erforderlich sei, um die Subventionierung auszugleichen, sondern als angemessen angesehen werden sollte, wenn er eine drohende Schädigung ausschließe, so widersprach die Kommission dieser Auffassung und betonte, dass die Regel des niedrigeren Zolls in Antisubventionsuntersuchungen grundsätzlich nicht angewandt wird. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die schädigende Auswirkung der Subventionen im Allgemeinen nur durch einen vollständigen Ausgleich der in der Untersuchung festgestellten Subventionshöhe beseitigt werden kann. Außerdem gab es keine faktische Grundlage, um den MEP auf die Beseitigung einer drohenden Schädigung zu beschränken, da die Kommission in dieser Untersuchung keine Feststellungen zu nicht schädigenden Preisniveaus getroffen hat.

Geely Group

(1420) Die Geely Group übermittelte zwar kein Angebot im Namen der Unternehmensgruppe, brachte jedoch ihre Enttäuschung darüber zum Ausdruck, dass die Kommission die Verpflichtungsangebote für nicht ausreichend hielt. Die Geely Group bekräftigte, dass sie ihre Portfoliounternehmen voll und ganz unterstützen werde und weiterhin bestrebt sei, eine Verpflichtungslösung zu finden, die die Anforderungen der Kommission erfülle. Sie stimmte der Behauptung, dass eine teilweise mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit negative Auswirkungen auf die Verpflichtung habe, nicht zu. Die Geely Group hat nach eigenen Angaben in einem Fall, der in Bezug auf Umfang, Komplexität und knappe Fristen beispiellos ist, uneingeschränkt kooperiert.

8.4.2.4. Schlussfolgerung zu den Preisverpflichtungsangeboten

(1421) Nach der Analyse der Angebote unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Parteien kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese nicht den erforderlichen Anforderungen an Angemessenheit, Wirksamkeit und Durchsetzbarkeit genügten. Daher zog die Kommission den Schluss, dass die Preisverpflichtungsangebote nicht angenommen werden konnten.

(1422) Angesichts der Spezifität des Marktes für BEV, der sich im Wandel befindet und sich rasch weiterentwickelt, der Komplexität der Ware und der außergewöhnlichen Umstände im Sinne des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung werden jedoch derzeit Konsultationen geführt, um wirksame und durchsetzbare Preisverpflichtungen festzulegen. Eine im Einvernehmen mit der chinesischen Regierung getroffene Lösung in Form einer Verpflichtung mit der CCCME und/oder einzelnen ausführenden Herstellern kann auch nach der Einführung endgültiger Maßnahmen gefunden und umgesetzt werden. Sollte eine solche Lösung gefunden und umgesetzt werden, werden die Ausgleichszölle für die betroffenen ausführenden Hersteller auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich Artikel 13 der Grundverordnung, nicht erhoben.

8.5. **Aussetzung der Maßnahmen**

(1423) Nach der endgültigen Unterrichtung beantragten die chinesische Regierung, die CCCME, das Unternehmen 22 und Polestar, dass die Kommission die Maßnahmen im Falle ihrer Einführung nach Artikel 24 Absatz 4 der Grundverordnung aussetzen solle.

(1424) Der chinesischen Regierung und der CCCME zufolge räumte die Kommission ein, dass sich der Unionsmarkt für BEV in einer Übergangsphase befinde und sich ständig weiterentwickle. Darüber hinaus vertraten sie die Auffassung, dass sich die Marktbedingungen aufgrund des drastischen Rückgangs der Nachfrage nach BEV verändert hätten, der durch die Ausgleichsmaßnahmen noch verschärft würde, was wiederum zu höheren Preisen führen würde, die das Angebot an erschwinglichen BEV auf dem Unionsmarkt noch weiter einschränken würden. Schließlich brachten sie vor, dass diese Situation die Durchführbarkeit des Plans zum Ausstieg aus Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis 2035 gefährde und die Aussetzung der Maßnahmen daher im Interesse der Union sei.

(1425) Die Kommission stellte fest, dass der Antrag auf Aussetzung nach Artikel 24 Absatz 4 der Grundverordnung allgemein und unbegründet war, was den starken Rückgang der Nachfrage nach BEV betrifft (er stützte sich ausschließlich auf einen Presseartikel über den deutschen Markt im Juli 2024 ([179])).

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

(1426) Polestar vertrat ferner die Auffassung, dass sich die Marktbedingungen seit dem Untersuchungszeitraum geändert hätten und der Wirtschaftszweig für BEV sich in einer Abwärtsspirale befände. Laut Polestar trat dieser negative Trend erst 2024 zutage, sodass ein Schutz zu diesem Zeitpunkt zu früh käme und das Gegenteil des beabsichtigten Effekts bewirken würde, da er das Wachstum des Wirtschaftszweigs der Union bremsen und seine Wettbewerbsfähigkeit schwächen würde. Außerdem würde eine Aussetzung der Maßnahmen für einen begrenzten Zeitraum die Wahrscheinlichkeit verringern, dass aus einer drohenden Schädigung eine tatsächliche Schädigung werde. Die Maßnahmen könnten den Unionsherstellern erst dann eine Erleichterung verschaffen, wenn die positive Dynamik beim Übergang zur Elektrifizierung wiederhergestellt sei. Polestar erklärte, dass es das Ziel der Untersuchung im Hinblick auf den Übergang der Union zur Elektrifizierung unter fairen Bedingungen unterstütze, beantragte jedoch eine Aussetzung von neun Monaten, die anschließend um maximal ein Jahr verlängert werden sollte, da Polestar und die Erstausrüster der Union mehr Zeit als die Dauer der Untersuchung benötigten, um sich an die neue Situation anzupassen. Eine solche Aussetzung läge somit im Interesse der Union.

(1427) Die Kommission war der Ansicht, dass der Wirtschaftszweig der Union dringend Skaleneffekte erzielen und seine Herstellstückkosten senken muss, was es dem Wirtschaftszweig der Union wiederum ermöglichen wird, seine Verkaufspreise zu senken. Ohne die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen durch die Kommission ist der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage, genügend BEV herzustellen und zu verkaufen, um solche Skaleneffekte zu erzielen und die Preise in Zukunft zu senken. Daher würde in einer solchen Situation eine Aussetzung der Maßnahmen unmittelbar nach ihrer Einführung, selbst für einen kurzen Zeitraum, jegliche positive Wirkung der Maßnahme zunichtemachen und die Wiederherstellung fairer Marktbedingungen in der Union, damit die Unionshersteller von Skaleneffekten profitieren und ihre Herstellstückkosten senken können, noch weiter verzögern. Die Kommission stellte ferner fest, dass der Antrag von Polestar auf Aussetzung offenbar auf seine Sonderstellung und seine speziellen Bedürfnisse als verbundener Einführer zurückzuführen war. Diese Situation lässt sich jedoch nicht auf die Gesamtheit des Wirtschaftszweigs der Union übertragen, der sich sowohl aus Erstausrüstern der Union zusammensetzt, die Waren aus China einführen, als auch aus solchen, die keine Waren aus China einführen, sowie aus traditionellen Erstausrüstern, die derzeit auf Elektrofahrzeuge umsteigen, und aus Herstellern, die nur BEV herstellen.

(1428) Daher wies die Kommission den Antrag auf Aussetzung zurück.

8.6. **Laufzeit der Maßnahmen**

(1429) Die Geely Group ersuchte die Kommission, die vorgeschlagenen Maßnahmen durch eine Begrenzung ihrer Dauer zu entschärfen.

(1430) Die Kommission stellte fest, dass dieser Antrag unbegründet ist und dass nicht erklärt wurde, warum eine so begrenzte Dauer ausreichen soll, um die drohende Schädigung durch die subventionierten Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China abzuwenden. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

9. **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

(1431) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates ([180]) wird, wenn ein Betrag infolge einer Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union erstattet werden muss, der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte und am ersten Kalendertag jedes Monats geltende Zinssatz angewandt, der im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.

(1432) Der mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingerichtete Ausschuss hat keine Stellungnahme zu den in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen abgegeben —

([180]) Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 (ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind — mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klassen L gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und von Krafträdern —, die (unabhängig von der Anzahl der in Bewegung gesetzten Räder) ausschließlich von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben werden, einschließlich solcher mit einem auf einem Verbrennungsmotor basierenden Reichweitenvergrößerer/„Range Extender" (Hilfsstromaggregat), und die derzeit unter dem KN-Code ex 8703 80 10 (TARIC-Code 8703 80 10 10) eingereiht werden, mit Ursprung in der Volksrepublik China wird ein endgültiger Ausgleichszoll eingeführt.

(2) Für die in Absatz 1 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende endgültige Ausgleichszollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll	Endgültiger TARIC-Zusatzcode
BYD Group:	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
Geely Group:	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
SAIC Group:	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

Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll	Endgültiger TARIC-Zusatzcode
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	7,8 %	89BZ
Andere mitarbeitende Unternehmen (Anhang)	20,7 %	
Alle übrigen Unternehmen	35,3 %	8999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 genannten Unternehmen setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Name und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungsstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet: „Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] neuen Elektrofahrzeuge von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in der Volksrepublik China hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

(4) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

Artikel 2

Die Sicherheitsleistungen für die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1866 eingeführten vorläufigen Ausgleichszölle werden endgültig freigegeben.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 29. Oktober 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

NICHT IN DIE STICHPROBE EINBEZOGENE MITARBEITENDE AUSFÜHRENDE HERSTELLER IN DER VOLKSREPUBLIK CHINA

Mitarbeitender ausführender Hersteller	Verbundene Hersteller	Endgültiger TARIC-Zusatzcode
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

Mitarbeitender ausführender Hersteller	Verbundene Hersteller	Endgültiger TARIC-Zusatzcode
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