РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2024/1866 НА КОМИСИЯТА

от 3 юли 2024 година

за налагане на временно изравнително мито върху вноса на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, предназначени за превоз на хора, с произход от Китайската народна република

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2016 г. относно защитата срещу субсидиран внос от държави, които не са членки на Европейския съюз ([1]), и по-специално член 12 от него,

след консултации с държавите членки,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Започване

(1) На 4 октомври 2023 г. Европейската комисия („Комисията“) започна по собствена инициатива антисубсидийно разследване по отношение на вноса в Съюза на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства (BEV), предназначени за превоз на хора, с произход от Китайската народна република („засегнатата държава“, „КНР“ или „Китай“), в съответствие с член 10, параграф 8 от Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2016 г. относно защитата срещу субсидиран внос от държави, които не са членки на Европейския съюз („основния регламент“). Тя публикува известие за започване на процедура в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]) („известието за започване“).

(2) Комисията започна разследването на основание, че вносът на BEV с произход от КНР е субсидиран и поради това причинява вреда ([3]) на промишлеността на Съюза.

(3) След задълбочен анализ на развитието на пазара в последно време и като взе предвид чувствителния характер на сектора на електрическите превозни средства и стратегическото му значение за икономиката на ЕС по отношение на иновациите, добавената стойност и заетостта, Комисията събра информация за пазара от различни независими източници. Тази информация сочи наличието на субсидиране от страна на КНР, което оказва отрицателно въздействие върху състоянието на промишлеността на Съюза за производство на BEV.

(4) Въз основа на леснодостъпна информация има достатъчно доказателства, че вносът на BEV с произход от КНР се ползва от подлежащи на изравняване субсидии, предоставяни от правителството на Китайската народна република (ПКНР). Тези субсидии са дали възможност на субсидирания внос бързо да увеличи пазарния си дял в Съюза в ущърб на промишлеността на Съюза.

(5) Наличните доказателства показаха вероятност за значително увеличаване на субсидирания внос на ниски цени, който би представлявал непосредствена опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза, която е вече в уязвимо положение. Подобно рязко нарастване на вноса на ниски цени, който придобива значителен пазарен дял на един бързо разрастващ се пазар, нуждаещ се от значителен и устойчив темп на инвестиции при прехода на пазара на Съюза към пълна електрификация, би довело до възникване на големи загуби за промишлеността на Съюза, които биха могли бързо да станат неприемливи.

([1]) ОВ L 176, 30.6.2016 г., стр. 55.

([2]) Известие за започване на антисубсидийна процедура по отношение на вноса на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, предназначени за превоз на хора, с произход от Китайската народна република (ОВ C/2023/160, 4.10.2023 г.).

([3]) Общото понятие „вреда“ означава съществена вреда, както и опасност от причиняване на съществена вреда или съществено забавяне на процеса на създаване на дадена промишленост, както е определено в член 2, буква г) от основния регламент.

(6) При тези особени обстоятелства, тъй като Комисията разполагаше с достатъчно доказателства, сочещи наличието на субсидиране, на опасност от причиняване на вреда и на причинно-следствена връзка, изисквани за започването на антисубсидийно разследване, тя взе решение, в съответствие с член 10, параграф 8 от основния регламент, да пристъпи към започване на такава процедура, без да е получила писмена жалба от промишлеността на Съюза или от нейно име.

(7) Преди започването на антисубсидийното разследване Комисията уведоми ПКНР, че е решила да започне *ex-officio* процедура по отношение на вноса на нови BEV от КНР и отправи покана към ПКНР за консултации в съответствие с член 10, параграф 7 от основния регламент. ПКНР прие предложението за консултации, които бяха проведени на 2 октомври 2023 г. По време на консултациите представените от ПКНР коментари бяха надлежно взети под внимание. Въпреки това не се стигна до взаимноприемливо решение.

1.2. Регистрационен режим

(8) Комисията по собствена инициатива въведе с Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/785 на Комисията от 5 март 2024 г. („регламента за регистрационния режим“) регистрационен режим за вноса на нови BEV, предназначени за превоз на хора, с произход от Китай, считано от 7 март 2024 г. ([4]).

1.3. Разследван период и разглеждан период

(9) Разследването на субсидирането и вредата обхвана периода от 1 октомври 2022 г. до 30 септември 2023 г. („разследвания период“ или РП). Разглеждането на тенденциите, които са от значение за оценка на вредата, обхвана периода от 1 януари 2020 г. до края на разследвания период („разглеждания период“).

1.4. Заинтересовани страни

(10) В известието за започване заинтересованите страни бяха приканени да се свържат с Комисията, за да вземат участие в разследването. Освен това Комисията изрично информира известните производители от Съюза, известните производители износители и ПКНР, известните вносители, доставчиците и ползвателите, както и сдруженията, за които е известно, че са засегнати от започването на разследването, и ги прикани да вземат участие.

(11) В съответствие с член 11, параграф 11 от основния регламент от производителите на сходния продукт от Съюза бе поискано да окажат съдействие на Комисията.

(12) Редица производители от Съюза поискаха от Комисията самоличността им да остане поверителна („анонимност“ или „анонимно третиране“) поради риска от значително неблагоприятно въздействие под формата на ответни действия. Комисията разгледа индивидуално основанията на всяко искане за анонимност. Комисията установи, че дружествата са показали наличието на основателна причина за това по смисъла на член 29, параграф 1 от основния регламент и че са налице доказателства за значителна възможност за ответни мерки във всеки отделен случай. Поради това Комисията прие, че самоличността на тези дружества не следва да се разкрива.

(13) Други производители от Съюза, които заявиха своя интерес, не поискаха анонимност. Комисията счете, че може да съществува риск производителите от Съюза, които са поискали и доказали наличието на основателна причина за анонимно третиране на тяхната самоличност, да бъдат идентифицирани чрез дедукция. За да се гарантира, че самоличността на производителите от Съюза, които са поискали анонимност, ефективно се третира като поверителна, анонимността беше разширена, като обхвана всички производители от Съюза.

(14) Освен това редица заинтересовани страни, различни от производителите от Съюза (като доставчици и вносители), поискаха анонимност, като заявиха, че съществува риск от значително неблагоприятно въздействие под формата на ответни действия. Комисията внимателно анализира получените искания и счете, че всички засегнати страни са показали наличието на основателна причина за това по смисъла на член 29, параграф 1 от основния регламент. Поради това на въпросните заинтересовани страни също бе предоставено анонимно третиране.

([4]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/785 на Комисията от 5 март 2024 г. за въвеждане на регистрационен режим за вноса на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, предназначени за превоз на хора, с произход от Китайската народна република (ОВ L, 2024/785, 6.3.2024 г.).

(15) ПКНР поиска от Комисията да изясни фактическата и доказателствена основа за твърдението на производителите от Съюза за риск от ответни мерки, въз основа на което на някои производители от Съюза е предоставено поверително третиране. ПКНР също така поиска от Комисията да предостави изявленията, представени от производителите от Съюза с искане за поверително третиране на техните наименования. ПКНР също така заяви, че не е имало възможност да коментира предоставянето на анонимност на производителите от Съюза и предполагаемата основателна причина за това в исканията за поверителност на производителите на BEV от Съюза, въпреки че се предполага, че твърдяният риск от ответни мерки е свързан с ПКНР. Освен това ПКНР изтъкна, че предоставянето на анонимност на производителите от Съюза, които не са я поискали, е в противоречие с разпоредбите на СТО и в нарушение на член 29, параграф 1 от основния регламент, тъй като предоставянето на анонимност зависи от доказването на основателна причина за това от страна на тези производители. Китайската търговска камара за внос и износ на машини и електронни продукти (CCCME) заяви, че поверителността, предоставена на производителите от Съюза, е несъвместима с член 29, параграф 1 от основния регламент, тъй като Комисията не е доказала наличието на основателна причина в това отношение.

(16) Комисията счете, че вече е предоставила достатъчно информация в това отношение в бележката към досието от 25 октомври 2023 г. ([5]), чието съдържание е възпроизведено *in extenso* в настоящото съображение. В нея беше обяснено, че производителите от Съюза твърдят, че съществува риск от значително неблагоприятно въздействие под формата на ответни действия. Комисията счете, че разгласяването на допълнителни подробности относно фактическата и доказателствена основа за твърдението на всеки производител от Съюза би могло да разкрие самоличността на оказалите съдействие производители от Съюза чрез дедукция поради малкия брой групи, произвеждащи BEV на пазара на Съюза, и значителния обем налична публична и достъпна срещу абонамент информация за тези групи. Поради тази причина Комисията не можа да предостави достъп в какъвто и да било формат до подадените искания за анонимност. Освен това, както бе обяснено в съображение 13, Комисията трябваше да предостави анонимност и на производителите от Съюза, които не са я поискали, за да защити самоличността на производителите от Съюза, които са поискали и показали наличието на основателна причина за поверително третиране на тяхната самоличност, тъй като те биха могли да бъдат идентифицирани чрез дедукция. Поради това искането и твърденията бяха отхвърлени.

(17) ПКНР заяви, че в неповерителното досие по разследването няма информация или доказателства относно регистрацията на производителите на BEV от Съюза като заинтересовани страни в рамките на 7-дневния срок. Освен това CCCME заяви, че непредоставянето на информация за регистрирането и на яснота по отношение на съдействието от страна на производителите на BEV от Съюза е в рязък контраст с третирането на формулярите за регистрация и кореспонденцията, както и на изявленията на китайските производители износители, до които своевременно е бил предоставен достъп в неповерителното досие. CCCME също така изтъкна, че това засяга правото ѝ на защита с оглед представянето на съдържателни коментари относно подкрепата на промишлеността на Съюза в рамките на разследването.

(18) Комисията отбеляза, че съгласно известието за започване ([6]) няма 7-дневен срок за регистрирането на производителите от Съюза или на други категории страни като заинтересовани страни. Седемдневният срок, на който според разбирането на Комисията се позовава ПКНР, е срокът за представяне от производителите от Съюза на формуляр за изготвяне на извадка. В това отношение Комисията припомни, че в съответствие с точка 5.6 от известието за започване производителите от Съюза, които са представили информация във връзка с подбора на извадката, ще се считат за заинтересовани страни от момента на представяне на тази информация. Такъв беше случаят при настоящото разследване.

(19) Освен това, за разлика от анонимността, предоставена на производителите от Съюза, нито един китайски производител износител не поиска анонимност. Поради това наличната информация в неповерителното досие относно регистрацията и съдействието от страна на производителите от Съюза не беше сравнима със съответната налична информация за китайските производители износители. По-специално, като се има предвид, че неповерителните изявления на страните, на които е предоставена анонимност, трябва първо да бъдат внимателно проверени, за да се гарантира запазването на тази анонимност, при предоставянето на достъп до тези изявления в неповерителното досие имаше леко забавяне. Въпреки това заинтересованите страни разполагаха с достатъчно време да представят коментари по съответните документи, след като те бяха добавени към неповерителното досие, и поради това правото на защита не беше нарушено. Що се отнася до подкрепата на промишлеността на Съюза, както е обяснено в съображение 45, при разследване *ex officio* понятието за подкрепа на промишлеността на Съюза не е от значение.

([5]) t23.005006.

([6]) Посочено в бележка под линия 2 по-горе.

(20) Заинтересованите страни имаха възможност да представят коментари относно започването на разследването и да поискат да бъдат изслушани от Комисията и/или от служителя по изслушванията при търговските процедури. Службите на Комисията проведоха изслушвания с ПКНР, СССМЕ, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. („Tesla“), Smart Europe GmbH („Smart“), дружество 24, дружество 22 и Green World Mobility B.V. („Green World Mobility“) ([7]).

(21) СССМЕ заяви, че Комисията е възпрепятствала нейното право на защита чрез необосновано забавяне на предоставянето на статут на заинтересована страна на СССМЕ и налагането на по-голяма административна тежест върху нея чрез прекалено подробно разглеждане от страна на Комисията на съответните пълномощни.

(22) В този случай СССМЕ получи статут на заинтересована страна на 10 октомври 2023 г. От СССМЕ бе поискано да докаже, че представлява дружества, при които има обективна връзка между дейността им и продукта, предмет на разследването. Поради това Комисията направи внимателна преценка на документите на пълномощното, предоставени от производителите износители на СССМЕ. Комисията стигна до заключението, че тази преценка не е препятствала правото на защита на СССМЕ, тъй като СССМЕ е получила в достатъчна степен възможност да представи коментари по време на предварителния етап от разследването. По-специално бе предоставено удължаване на срока за представяне на коментари относно започването, за да се гарантира, че СССМЕ разполага със същото време за коментари като другите заинтересовани страни. Поради това твърдението бе отхвърлено.

1.5. **Изготвяне на извадка**

(23) В известието за започване Комисията посочи, че може да изготви извадка от заинтересованите страни в съответствие с член 27 от основния регламент.

1.5.1. *Изготвяне на извадка от производители от Съюза*

(24) За да реши дали е необходимо изготвянето на извадка и — ако случаят е такъв — да направи подбор на такава извадка, Комисията поиска от всички производители от Съюза да предоставят информацията, посочена в известието за започване.

(25) Няколко производители от Съюза предоставиха поисканата информация и се съгласиха да бъдат включени в извадката.

(26) В съответствие с член 27 от основния регламент подборът на извадката бе извършен въз основа на най-големия представителен обем на продажбите и производството на сходния продукт в Съюза през разследвания период. Комисията също така взе предвид географското разпределение на производителите от Съюза в рамките на Съюза и осигури включването на широк набор от модели BEV. Временната извадка се състоеше от четирима производители от Съюза. Включените в извадката производители от Съюза представляваха 38 % от продажбите и 34 % от общия обем на производството на промишлеността на Съюза през разследвания период. Комисията прикани заинтересованите страни да представят коментари по временната извадка.

(27) Комисията получи коментари относно временната извадка и съдействието от страна на производителите от Съюза от дружество 21, ПКНР и СССМЕ.

(28) ПКНР заяви, че в антетката на формулярите за изготвяне на извадка няма „дата на запазване“, какъвто е случаят с формулярите за изготвяне на извадка на китайските производители износители. Освен това ПКНР, СССМЕ и дружество 21 заявиха, че тъй като самоличността на производителите от Съюза не е била разгласена и липсват подробности относно използваните от Комисията критерии за изготвяне на извадка, те не могат да представят коментари относно извадката от производители от Съюза и да направят кръстосана проверка на информацията, предоставена от Комисията. Поради това ПКНР поиска от Комисията: i) да поясни колко производители от Съюза своевременно са заявили интереса си към разследването и са оказали съдействие; ii) да посочи колко производители на BEV от Съюза, които са оказали съдействие, не са членове на Асоциацията на европейските автомобилни производители (ACEA); iii) да поясни дали дружества 2, 4, 6, 10, 23 и 25 са подали формуляри за изготвяне на извадката и защо техните формуляри не са налични в неповерителното досие по разследването —

([7]) С ПКНР — на 10 октомври 2023 г., 31 октомври 2023 г. и 23 ноември 2023 г., със СССМЕ — на 11 април 2024 г., с Tesla — на 30 октомври 2023 г. и 12 април 2024 г., със Smart — на 8 ноември 2023 г., с дружество 24 — на 22 ноември 2023 г., с дружество 22 — на 5 декември 2023 г. и 11 април 2024 г., и с Green World Mobility — на 15 април 2024 г.

това искане бе отправено и от CCCME, която в това отношение добави и дружества 30 и 31; iv) да поясни дали някои от включените в извадката дружества принадлежат към една и съща група; v) да посочи дали Комисията е приложила принципа за единен стопански субект по отношение на включените в извадката производители от Съюза и дали от всички свързани страни на включените в извадката производители е било изискано да предоставят съответната информация; vi) да поясни какво е наложило включването на модели в контекста на подбора на извадката и как моделите са свързани с предполагаемите „сегменти“, тъй като за китайските производители износители като критерий за изготвяне на извадката са използвани неопределени „сегменти“; vii) да посочи дали производителите от Съюза с най-голям обем на производство и продажби през разследвания период са били включени в извадката и ако не са били включени, да обясни на каква основа и по какви причини Комисията е решила да не включва тези дружества в извадката; viii) да поясни тежестта и значимостта на всеки от критериите при подбора на извадката от производители от Съюза.

(29) CCCME също поиска част от тази информация по време на разследването. Дружество 21 заяви, че в извадката следва да бъде включен още един производител от Съюза, за да се даде възможност на Комисията да извърши обективно разглеждане на вредата въз основа на доказателства за това, като се вземе предвид цялостното значение на критериите, посочени от Комисията за подбора на извадката.

(30) Комисията отбеляза, че „датата на запазване“, която фигурира в документите в неповерителното досие по разследването, е автоматично генерирана от приложението TRON.tdi, използвано от Комисията и заинтересованите страни при разследванията за търговска защита. Поради предоставената на производителите от Съюза анонимност обаче оказалите съдействие производители от Съюза подадоха формулярите за изготвяне на извадката по електронна поща, а не чрез платформата TRON.tdi, както направиха китайските производители износители. Освен това всички отговори от промишлеността на Съюза във връзка с изготвянето на извадката бяха добавени към неповерителното досие заедно в папка във формат .ZIP след задълбочена проверка, за да се запази поверителността по отношение на оказалите съдействие производители от Съюза. Приложението TRON.tdi не може да добавя „дата на запазване“ в папка във формат .ZIP. Поради това тази „дата на запазване“ не е видима във формуляра за изготвяне на извадката от производители от Съюза.

(31) Комисията отбеляза, че до всички представени от производителите от Съюза формуляри за изготвяне на извадката е осигурен достъп в неповерителното досие по разследването на 30 октомври 2023 г. ([8]). Както е посочено в неповерителното досие, формулярите за изготвяне на извадката бяха подадени от производителите от Съюза между 11 и 13 октомври (след кратко удължаване с два дена на крайния срок, предоставено на някои производители от Съюза поради сложността на посочения формуляр). Комисията обаче ги добави към неповерителното досие, след като се увери, че с неповерителните версии на отговорите във връзка с изготвянето на извадката не се разкрива непреднамерено самоличността на производителите от Съюза, на които е предоставена анонимност, както е обяснено в съображения 12—14. Също така, тъй като на производителите от Съюза беше предоставена анонимност, за Комисията не бе възможно да разкрие дали включените в извадката производители от Съюза принадлежат към една и съща група и дали са членове на ACEA, понеже това би могло да направи съответните субекти разпознаваеми и следователно да застраши тяхната анонимност.

(32) Освен това по същите причини Комисията не можа да разкрие дали производителите от Съюза с най-големите обеми на производство и продажби са включени в извадката. Въпреки това Комисията припомни, че в член 27 от основния регламент не се съдържа задължение за подбор само на най-големите производители по отношение на обема на производството и продажбите, нито за класиране по изброените в него критерии. Тази разпоредба има за цел да се гарантира, че Комисията подбира най-представителната извадка, за която е разумно да се очаква, че може да бъде разследвана в рамките на наличното време чрез прилагане на тези критерии. Подборът на извадката в настоящото разследване е в пълно съответствие с тази обосновка, като същевременно се вземат предвид особеностите на настоящия случай.

(33) Комисията също така гарантира представителността на извадката, като включи широк набор от модели BEV, които биха могли да бъдат сравнявани с оглед на Съюза и на износа. Що се отнася до въпроса дали Комисията е приложила принципа за единен стопански субект по отношение на включените в извадката производители от Съюза и дали от всички свързани страни на включените в извадката производители е било изискано да предоставят съответната информация, Комисията отбеляза, че принципът за единен стопански субект се прилага по отношение на износителите при изчисляването на експортната цена за износа, осъществяван чрез разположени в трети държави търговци/вносители, и поради това не бе ясно какво е искането на ПКНР в това отношение. Освен това, както бе посочено във формуляра за изготвяне на извадката за производителите от Съюза, бе поискано този формуляр да се представи на равнище производствен правен субект, а не на равнище група. Поради това от всеки правен субект с производство в Съюза бе поискано да представи формуляр за изготвяне на извадката.

([8]) Реф. № t23.005111.

(34) След като внимателно анализира всички коментари, Комисията счете, че извадката е в съответствие с правото на ЕС и на СТО. Извадката представляваше в достатъчна степен производителите от Съюза на сходния продукт. В самото начало Комисията припомни, че съответните разпоредби за изготвяне на извадка са предвидени в член 27 от основния регламент. В съответните разпоредби се предвижда широко право на преценка при подбора на извадката в съответствие с изброените в тях приложими критерии. По-специално в член 27, параграф 2 от основния регламент ясно се посочва, че „*окончателният подбор на страните [...] се прави от Комисията*“. Комисията също така припомни, че в Споразумението на СТО за субсидиите и изравнителните мерки („Споразумението за СИМ“) не се съдържат разпоредби относно изготвянето на извадка, което отново потвърждава широкото право на преценка на Комисията по този въпрос. Както е обяснено в съображение 26, въз основа на информацията, предоставена в отговорите във връзка с изготвянето на извадката, предложената извадка обхващаше 38 % от продажбите и 34 % от производството в Съюза през разследвания период. Комисията счете тези проценти за представителни съгласно член 27 от основния регламент. Методологията за изготвяне на извадката бе подробно обяснена в бележката относно временната извадка от 30 октомври 2023 г.

(35) За да се гарантира най-голяма представителност на производителите на BEV от Съюза, в допълнение към обемите, Комисията взе предвид и географското разпределение на производителите от Съюза в рамките на Съюза и осигури включването на широк набор от модели BEV. Както и при други антисубсидийни разследвания, беше взето предвид географското разпределение, за да се потвърди представителността на извадката в съответствие с член 27 от основния регламент.

(36) Освен това Комисията взе предвид широк набор от модели BEV, за да се гарантира висока степен на представителност при сравняването им със съответните модели, изнасяни от китайските производители износители, в съответствие със свободата на преценка, с която тя разполага при подбора на окончателната извадка.

(37) Ето защо Комисията счете, че извадката е представителна (включително в географско отношение), като не е разумно да се очаква, че една по-голяма извадка би могла да бъде разследвана в рамките на наличното време. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(38) CCCME заяви, че неповерителните отговори на формулярите за изготвяне на извадката от производители от Съюза не са в съответствие с член 29, параграф 2 от основния регламент, тъй като посочените производители не са отговорили на всички въпроси, включени в посочения формуляр за изготвяне на извадката. По-специално CCCME изтъкна, че дружество 11 е отговорило само на пет от 22-те въпроса, включени във формуляра за изготвяне на извадката. Освен това CCCME заяви, че дружество 11, дружество 12 и дружество 15 не са предоставили информация относно заетостта, а дружество 7, дружество 8, дружество 9 и дружество 13 са предоставили само индексирани данни за заетостта през разследвания период, но не и данни за заетостта за предходните години, докато във формуляра за изготвяне на извадката е посочено производството през тези години. CCCME също така изтъкна, че нито един от производителите от Съюза не е обосновал наличието на „извънредни обстоятелства“ в какъвто и да било контекст и че те са изтрили цялата информация.

(39) Комисията изрази несъгласие с тези твърдения. Във формуляра за изготвяне на извадката бяха включени 10 основни въпроса. Освен това всеки от въпроси 5 и 6 включваше по един допълнителен подвъпрос, който с оглед на анонимността, предоставена на производителите от Съюза, бе поверителен по своето естество, тъй като в него се искаше да се посочат наименованията на свързаните дружества, участващи в производството и продажбите на сходния продукт, произвеждан в Съюза и от подизпълнителите. Ясно е също така, че ако дадено дружество не е имало свързани дружества, участващи в производството и продажбите на сходния продукт в Съюза, или подизпълнители, не е било необходимо да отговаря на съответния подвъпрос. Такъв е случаят с дружество 11, което в рамките на въпрос 6 посочи, че няма подизпълнители. Поради това в този случай не е ясно защо CCCME е счела, че дружество 6 не е отговорило на подвъпрос 6.1. Освен това въпроси 8 и 9 включваха съответно 5 и 4 допълнителни подвъпроса. Както обаче беше обяснено в бележката към досието от 25 октомври 2023 г. ([9]), от въпроси 8 и 9, на които трябваше да се отговори с „да/не“, можеше да се разкрие самоличността на съответния производител от Съюза въз основа на познанията за пазара относно структурата на промишлеността на Съюза и по тази причина Комисията стигна до заключението, че отговорите на тези въпроси (заедно с посочените подвъпроси) не могат да бъдат обобщени в неповерителната версия на формуляра за изготвяне на извадката, без да се рискува разкриването на поверителна информация по смисъла на член 29, параграф 2 от основния регламент, като по този начин се застраши анонимността, предоставена на производителите от Съюза. Поради това не бе необходимо производителите от Съюза да предоставят неповерителен отговор на тези въпроси. Дружество 11 представи отговори на въпроси 1, 2, 4, 5, 6 и 7. Отговорът на въпрос 3, в който от производителите от Съюза се изискваше да предоставят информация за моделите BEV, произвеждани и продавани в Съюза, с оглед на предоставената анонимност е поверителен по своето естество, тъй като би могъл да направи съответните субекти разпознаваеми и следователно да застраши тяхната анонимност.

([9]) Бележка към досието от 25 октомври 2023 г. (t23.005006).

(40) Що се отнася до броя на служителите, Комисията отбеляза, че дружество 11 е произвеждало BEV само през разследвания период и в малки количества. Също така броят на служителите не е критерий за подбора на извадката. Както е обяснено в съображение 26, критериите, използвани за изготвянето на извадка от производители от Съюза, са обемът на производството и продажбите, географското разпределение и моделите BEV. По тази причина фактът, че един производител от Съюза не е посочил броя на служителите през разследвания период или че някои производители от Съюза са посочили броя на служителите само през разследвания период, не обезсилва отговора им на формуляра за изготвяне на извадката. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(41) Що се отнася до твърдението, че производителите от Съюза не са обосновали наличието на „изключителни обстоятелства“ в какъвто и да било контекст и са редактирали цялата информация, Комисията отбеляза, че не е ясно коя информация има предвид CCCME. В случай че CCCME има предвид информацията за контакт на дружествата, тъй като на производителите от Съюза бе предоставена анонимност, както е обяснено в съображения 12 и 13, не бе необходимо производителите от Съюза да се позовават на „извънредни обстоятелства“ за отговора на формуляра за изготвяне на извадката. Освен това производителите от Съюза не можеха да посочат своята информация за контакт, тъй като това би могло да направи съответните субекти разпознаваеми и по този начин анонимността да бъде застрашена. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(42) ПКНР и CCCME заявиха, че според съобщение в пресата на MLex германските производители на BEV като Volkswagen, BMW и Mercedes-Benz не са били включени в извадката. ПКНР и CCCME изтъкнаха, че за втори път след започването на разследването MLex разполага с информация относно изготвянето на извадка от производители от Съюза, която не е на разположение на CCCME и на китайските производители износители, които са оказали съдействие при разследването. CCCME и ПКНР заявиха, че MLex е знаело за исканията за анонимност на производителите от Съюза от 13 октомври 2023 г., докато заинтересованите страни са узнали за това около две седмици по-късно. Поради това CCCME посочи, че ако информацията от съобщението в пресата относно извадката от производители от Съюза е точна, CCCME изразява категоричното си възражение във връзка с избраната група от производители износители, като заяви, че Комисията следва да използва извадка, която е статистически представителна. В това отношение тя се позова на решение на Съда по дело *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]). CCCME също така заяви, че изключването на основните производители от Съюза от извадката представлява значително отклонение от добре установената практика на Комисията, при която най-големите производители обикновено са включени в извадката с цел извършване на цялостен и представителен анализ.

(43) Комисията не може да коментира съдържанието на съобщения в пресата, тъй като това, което е от значение за настоящото разследване, е наличната в досието информация. Освен това, както е обяснено в съображения 12 и 13, на производителите от Съюза бе предоставена анонимност и поради това Комисията не може да разкрие имената на включените в извадката производители от Съюза. Също така, както е обяснено в съображение 26, предложената извадка обхващаше 38 % от продажбите и 34 % от производството в Съюза през разследвания период и тези проценти бяха счетени за представителни съгласно член 27 от основния регламент. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(44) CCCME заяви, че Комисията следва да разгласи степента на съдействие от страна на производителите на BEV от Съюза, тъй като това е фактически въпрос в основата на всяка оценка на опасността от причиняване на съществена вреда, която трябва да бъде направена от Комисията. CCCME изтъкна, че ако производителите на BEV от промишлеността на Съюза не искат защита, не следва да се налагат мерки върху вноса на BEV от Китай.

(45) Комисията отбеляза, че степента на съдействие при дадено разследване се изисква само във връзка с проверката за представителност. Тъй като настоящото разследване бе започнато *ex officio*, не е необходимо Комисията да разгласява степента на съдействие. Производителите от Съюза оказаха достатъчно съдействие на етапа на изготвяне на извадката, за да може Комисията да подбере представителна извадка от производители от Съюза и да продължи разследването. Както е обяснено в съображение 26, включените в извадката производители от Съюза представляваха 38 % от продажбите и 34 % от общия обем на производството на промишлеността на Съюза през разследвания период, като тези стойности бяха счетени за представителни. Накрая, в раздел „Интерес на Съюза“ по-долу Комисията направи оценка дали налагането на изравнителни мерки върху вноса на BEV от Китай е в интерес на Съюза. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

([10]) Решение на Съда от 10 септември 2015 г., *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, т. 86.

1.5.2. *Изготвяне на извадка от вносители*

(46) За да реши дали е необходимо изготвянето на извадка и — ако случаят е такъв — да направи подбор на такава извадка, Комисията поиска от несвързаните вносители да предоставят информацията, посочена в известието за започване.

(47) Нито един несвързан вносител не оказа съдействие и поради това не бе необходимо изготвянето на извадка.

1.5.3. *Изготвяне на извадка от производители износители в КНР*

(48) За да реши дали е необходимо изготвянето на извадка и — ако случаят е такъв — да направи подбор на такава извадка, Комисията поиска от всички производители износители в КНР да предоставят информацията, посочена в известието за започване. Освен това Комисията се обърна към Мисията на Китайската народна република в Европейския съюз с молба да посочи и/или да се свърже с други евентуални производители износители, които е възможно да проявят интерес към участие в разследването.

(49) Двадесет и един производители износители/групи от производители износители в засегнатата държава предоставиха поисканата информация и дадоха съгласието си да бъдат включени в извадката. Комисията направи временен подбор на извадка от три оказали съдействие групи от производители. В допълнение към абсолютния обем на износа за Съюза Комисията разгледа допълнително продажбите на модели BEV в различни пазарни сегменти (разбирани като различни „видове на продукта“), за да гарантира по подходящ начин най-голяма представителност на промишлеността на продукта, предмет на разследването. Комисията също така разгледа потенциалната допустимост на групите от производители износители за ползване на схемите за субсидиране, включени в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, въз основа на отговорите на въпросниците във връзка с изготвянето на извадката. Предвид естеството и въздействието на разглежданото субсидиране, водещо до увеличаване на производството на BEV и до опасност от евентуално причиняване на вреда за промишлеността на Съюза, наличието на свободен капацитет също бе взето предвид при подбора. В извадката бяха включени следните групи:

— Групата BYD, състояща се от производители износители:

  — BYD Auto Company Limited;

  — BYD Auto Industry Company Limited;

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited;

  — Changzhou BYD Auto Company Limited;

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited;

— Групата SAIC, състояща се от производители износители:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited;

  — SAIC Motor Corporation Limited;

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation;

— Групата Geely, състояща се от производители износители:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Включените в извадката групи от производители износители („включените в извадката производители износители“) представляваха 43 % от производството, 51 % от продажбите на вътрешния пазар и 39 % от изчисления общ обем на износа от КНР за Съюза през разследвания период.

(51) В съответствие с член 27, параграф 2 от основния регламент бяха проведени консултации относно подбора на извадката с всички известни производители износители и с ПКНР.

(52) Коментари относно предложената извадка бяха получени от ПКНР, CCCME и три групи от производители износители, една включена в извадката (BYD) и две невключени в нея, а именно Tesla и Great Wall Motor Company Limited (GWM), и от един производител от Съюза (дружество 24).

(53) Всички тези страни отправиха запитване относно причините за отклоняване от стандартната практика на Комисията за използване като решаващ критерий за включване в извадката от производители износители просто на най-големия представителен обем на износа за Съюза. Освен това те заявиха, че при използването в процеса на изготвяне на извадката на елементи, различни от най-големия обем на износа, като например допустимостта на производителите износители за ползване на схемите за субсидиране и разнообразието от модели, продавани в различните пазарни сегменти, Комисията не е подбрала извадка в съответствие с изискванията, определени в член 27, параграф 1 от основния регламент, и съгласно член 6.10 от Антидъмпинговото споразумение на СТО, при липсата на разпоредба относно изготвянето на извадка в Споразумението за СИМ. Tesla поиска да бъде включено в извадката предвид практиката на Комисията да се основава на „най-големия представителен обем на износа за Съюза“.

(54) В това отношение Комисията отбеляза, че в член 27 от основния регламент не се съдържа задължение за подбор само на най-големите производители по отношение на обема, нито за класиране по критерии за целите на изготвяне на извадката. За да се гарантира ефективността на разследването, Комисията разполага със свобода на преценка ([11]) при подбора на извадка въз основа на критерии, които да гарантират, че тя е представителна за допустимостта за ползване на субсидиите, посочени в известието за започване. По-специално в член 27, параграф 2 от основния регламент се посочва, че „окончателният подбор на страните [...] се прави от Комисията“. Съответно Комисията взе предвид други елементи, които също бяха разгледани в предишни антисубсидийни разследвания ([12]), за да гарантира представителността на извадката от промишлеността за производство на BEV в Китай.

([11]) Дело T-444/11, *Gold East Paper u Gold Huasheng Paper/Съвет*, 11.9.2014 г. (T-444/11) (т. 275); Съдът припомня признатата от съдебната практика свобода на преценка в полза на институциите на ЕС, при която съдебният контрол по отношение на оценката трябва да бъде ограничен до явна грешка в преценката.

([12]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1519 на Комисията от 14 септември 2015 г. за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на биодизел с произход от Съединените американски щати (ОВ L 239, 15.9.2015 г., стр. 99 (съображение 20); Комисията подбра извадка от трима производители износители с най-големи обеми на продажбите на вътрешния пазар и за износ).
Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2287 на Комисията от 17 декември 2021 г. за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на алуминиево конвертиращо се фолио с произход от Китайската народна република и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2170 за налагане на окончателни антидъмпингови мита върху вноса на алуминиево конвертиращо се фолио с произход от Китайската народна република (ОВ L 458, 22.12.2021 г., стр. 344).
Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/72 на Комисията от 18 януари 2022 г. за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на кабели от оптични влакна с произход от Китайската народна република (ОВ L 12, 19.1.2022 г., стр. 34 (съображение 49); Комисията също така взе предвид географското разпределение на дружествата).
Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/969 на Комисията от 8 юни 2017 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на някои горещовалцовани плоски продукти от желязо, от нелегирани стомани или от други легирани стомани с произход от Китайската народна република (ОВ L 146, 9.6.2017 г. стр. 17, (съображение 28); Комисията счете, че включените в извадката четири групи от производители износители са представителни не само по отношение на обема, но и от гледна точка на допустимостта за получаване на посочените в жалбата субсидии, както и по отношение на практиките за субсидиране, включени в обхвата на разследването съгласно известието за започване).
Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1690 на Комисията от 9 ноември 2018 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република (ОВ L 283, 12.11.2018 г. стр. 1, (съображение 41); „(...) целта на извадката е да представи целия сектор за производство на гуми в КНР от гледна точка на допустимостта за получаване на всички предполагаеми субсидии“);
Регламент (ЕО) № 930/2003 на Съвета от 26 май 2003 г. за прекратяване на антидъмпинговата и антисубсидийната процедура по отношение на вноса на отглеждана в рибовъдни стопанства атлантическа сьомга, с произход от Норвегия, и на антидъмпинговата процедура по отношение на вноса на отглеждана в рибовъдни стопанства атлантическа сьомга, с произход от Чили и Фарьорските острови (ОВ L 133, 29.5.2003 г., стр. 1 (съображение 25); Критериите, които също бяха счетени за важни при подбора на чилийската извадка, бяха представителните продажби на вътрешния пазар и значителното производство.

(55) При подбора на извадката от производители износители бе взет предвид не само обемът на износа, но и разнообразието от модели BEV, продавани в различните пазарни сегменти (т.е. видове на продукта), представителността на дружествата/групите от гледна точка на потенциалната допустимост за ползване на схемите, включени в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, и общият производствен капацитет, включително свободният капацитет. След като бяха взети предвид заедно всички тези фактори, подбраната извадка бе счетена за най-представителната, за която е разумно да се очаква, че може да бъде разследвана в рамките на наличното време. Подборът на извадката бе в пълно съответствие с разпоредбите на член 27 от основния регламент, като се вземат предвид специфичните особености на случая. Предвид голямата представителност на извадката с оглед на критериите, изброени в съображение 49, и наличното време за разследването, Комисията не счете, че е целесъобразно в извадката да бъде включен допълнителен производител износител. Поради това искането на Tesla да бъде включено в извадката бе отхвърлено.

(56) Освен това ПКНР заяви, че Комисията не е предоставила поисканите разяснения относно подбора на извадката от производители износители, особено по отношение на разглеждането и относителната тежест на четирите критерия, взети предвид при подбора на извадката, основата за определяне на експортните продажби на различните пазарни сегменти, основата за оценка на потенциалната допустимост на групите от производители износители за ползване на схемите за субсидиране и наличието на свободен капацитет, както и по отношение на значението на решението на Комисията да използва отговорите на формулярите за изготвяне на извадката за целите на изготвянето на извадката, без да се засяга въпросът дали и независимо от това дали тези производители износители биха могли да са свързани с други групи от производители износители.

(57) Комисията счете, че подборът ѝ на три групи от дружества представлява най-представителният обем, който тя би могла да разследва в рамките на наличното време, като при него тя не е взела предвид единствено абсолютните стойности на производството, продажбите и износа, а и редица допълнителни елементи за оценка на представителността на извадката, включително разнообразието от модели BEV, продавани в различните пазарни сегменти, представителността на дружествата/групите от гледна точка на потенциалната допустимост за ползване на схемите, включени в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, и общия производствен капацитет, включително свободния капацитет, въз основа на информацията, предоставена във формуляра за изготвяне на извадката. При оценката на тези елементи бе възприет всеобхватен подход, при който нито един от отделните елементи не бе счетен за елемент с решаващо значение. Пазарните сегменти бяха разгледани въз основа на публично достъпна информация за моделите, продавани от производителите износители на пазара на Съюза. Както е посочено в бележката относно окончателната извадка от производители износители, Комисията счете, че допустимостта на включените в извадката производители износители за ползване на схемите за субсидиране е обективен критерий, чиято цел е да се гарантира, че извадката е представителна за равнището на субсидиране в засегнатата държава. Подборът се основаваше на формулярите за изготвяне на извадката, получени от оказалите съдействие производители износители, в които следваше да бъдат включени всички свързани с тях страни, имащи отношение към разследването. Тъй като тези отговори са заявени собственоръчно, Комисията изрично посочи, че всяка допълнителна оценка по отношение на свързаните с тези включени в извадката производители износители страни може да бъде оправдана.

(58) Според ПКНР и CCCME в окончателното решение за извадката не е представена обосновка за изключването на най-големия китайски производител износител Tesla от извадката от производители износители.

(59) Tesla действително е един от най-големите производители износители по отношение на износа за Съюза през разследвания период. Противно на твърдението на CCCME обаче и както е обяснено в съображения 54 и 57, подборът на извадката следва да се основава не само на най-големия обем на производството, продажбите или износа, а на най-големия представителен обем. Както е посочено в бележката относно окончателната извадка от производители износители, бе счетено, че окончателният подбор на извадката представлява в достатъчна степен производителите износители на BEV, извършващи дейност в Китай, и се основава на най-големия представителен обем на производството, продажбите или износа за Съюза през разследвания период, за който е разумно да се очаква, че може да бъде разследван в рамките на наличното време, като се вземат предвид елементите, посочени в съображение 57. Поради това Комисията отхвърли твърдението на ПКНР и CCCME.

(60) Tesla също така заяви, че Комисията не е изготвила извадка от пълни групи, а е подбрала само някои от производителите износители и свързаните дружества в рамките на включената в извадката група.

(61) Този коментар е фактологично неверен. Комисията не е изготвила своята извадка въз основа на отделни субекти, а въз основа на групи, посочени в информацията в отговорите на формулярите за изготвяне на извадката. Всички производствени субекти, принадлежащи към такива групи, са част от извадката, независимо дали са посочени индивидуално в бележката относно окончателната извадка от производители износители.

(62) Освен това както ПКНР, така и CCCME изтъкнаха, че чрез подбора на три притежавани от Китай дружества и невключването в извадката на чуждестранни дружества или на съвместни предприятия, китайските марки са дискриминирани. ПКНР, BYD и Tesla посочиха, че меморандумът относно наличието на достатъчно доказателства, въз основа на който Комисията е основала оценката си на потенциалната допустимост за ползване на схемите за субсидиране и подбора на извадката, не е обективен и с него целенасочено се установяват определени производители в КНР, представляващи негова цел. ПКНР, CCCME, Tesla и GWM заявиха, че с подбора на извадка въз основа на критерии, с които има вероятност да се стигне до положително заключение за опасност от причиняване на вреда, Комисията не е спазила задължението за извършване на обективна оценка на вредата, предвидено в член 8, параграф 1 от основния регламент. Всички представили коментари страни подчертаха липсата на разгласяване в достатъчна степен относно методологията и последващия анализ при подбора на извадката.

(63) Комисията отхвърли аргумента, че е действала по дискриминационен начин. Както е обяснено в бележката към досието относно подбора на окончателна извадка, първо, някои от включените в извадката групи имат съвместни предприятия с европейски производители на автомобили. Второ, всяка наложена в резултат от разследването мярка се прилага за всички BEV, произвеждани и изнасяни от КНР, независимо от това кой е собственик на производителите износители. Трето, повечето дружества/групи, които заявиха своя интерес да бъдат включени в извадката, са изцяло или частично притежавани от Китай и/или имат споразумения за съвместни предприятия с чуждестранни партньори.

(64) Потенциалната допустимост за ползване на схемите, включени в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, беше един от няколкото елемента, за които Комисията счете, че гарантират най-голяма представителност на производителите на BEV и потвърждават представителността на извадката в съответствие с член 27 от основния регламент. Освен това потенциалната допустимост за ползване на схемите за субсидиране е елемент, който в никакъв случай не е необективен, а представлява обективен критерий, чиято цел е да се гарантира, че извадката е представителна за равнището на субсидиране в засегнатата държава. Следователно, когато е използвала потенциалната допустимост като критерий за избор сред оказалите съдействие производители износители, Комисията не е подбрала дружествата с най-високо ниво на субсидиране, тъй като към датата на решението за изготвяне на извадката конкретните суми, получени от тези дружества, не са били известни. Освен това фактът, че дадено дружество може априори потенциално да отговаря на условията за получаване на субсидия в рамките на конкретна схема, не означава автоматично, че такова дружество се е възползвало от такава схема през разследвания период. Поради това Комисията счете, че дружествата не са успели да докажат по какъв начин Комисията е допуснала явна грешка в преценката ([13]) при подбора на включените в извадката износители, която би довела до заблуждаващи резултати и би представлявала нарушение на задължението за извършване на обективна оценка на вредата — като Комисията припомня, че по отношение на нея също разполага с широко право на преценка ([14]).

(65) И накрая, противно на аргументите, изложени от някои страни, методологията за изготвяне на извадка вече беше обяснена подробно в бележката относно временната извадка, публикувана на 25 октомври 2023 г.

(66) Производителят износител GWM поиска да бъде включен в извадката и едно включено в извадката дружество да бъде изваден от нея, като заяви, че избраното дружество не е достатъчно представително за цялата промишленост на BEV в КНР по отношение на марката, технологията и ценообразуването на основния му модел BEV, изнасян за Съюза. GWM заяви, че следва да бъде включено в извадката, тъй като е един от малкото производители износители, които своевременно са представили поисканата информация за изготвяне на извадката, и един от най-големите представителни износители на BEV в КНР с оглед на различаващите се в значителна степен модели BEV, изнасяни от него за Съюза, географското му местоположение, спазването от него на технологията за безопасност на продуктите и опазване на околната среда, значителните му инвестиции в НИРД и вертикалната интеграция на неговата система на верига на доставки.

([13]) Дело T-30/19 и T-72/19, *CRIA и CCCMC/Комисия*, 4.5.2022 г., (T-30/19) (т. 115); Следва да се припомни, че за определянето на наличието и на размера на вреда, причинена на промишлеността на Съюза, както и на причинно-следствена връзка, е необходима преценка на сложни икономически положения, при която институциите на Съюза разполагат с широко право на преценка).

([14]) *Пак там*.

(67) Всички дружества, които заявиха своя интерес при изготвянето на извадката, представиха отговорите си в срока, определен в известието за започване, или в рамките на договорения срок след обосновани искания за удължаване. Както е посочено в съображения 53—57, Комисията счете подбраната извадка за най-представителната, за която е разумно да се очаква, че може да бъде разследвана в рамките на наличното време. Подборът на извадката бе в пълно съответствие с разпоредбите на член 27 от основния регламент, като се вземат предвид специфичните особености на случая. Тъй като нито един от изразените от GWM аргументи не обезсилва подбора на извадката от страна на Комисията, искането на GWM да бъде включено в нея бе отхвърлено.

(68) CCCME, BYD, GWM и Tesla също така заявиха, че свободният капацитет не може да се счита за фактор, който да се използва за изготвяне на извадката, а е фактор, който следва да бъде оценен в хода на разследването.

(69) Настоящото разследване се основава на опасност от причиняване на вреда. Поради това бе счетено, че информацията за равнището на потенциалните продажби на производителите износители в близко бъдеще е от значение при подбора на представителна извадка. Фактът, че свободният капацитет е един от елементите, залегнали в основата на решението на Комисията относно извадката, не изключва оценяването на този фактор в хода на разследването с цел да се установи опасност от причиняване на съществена вреда на промишлеността на Съюза.

(70) С оглед на горепосочените причини Комисията реши окончателната извадка да бъде така предложената извадка.

(71) В коментарите си след решението за извадката NIO поиска допълнителни разяснения относно специфичното му положение сред невключените в извадката производители.

(72) Комисията изложи своите коментари в отделно становище, изпратено само до дружеството.

(73) След изготвянето на извадката, на 8 ноември 2023 г. се проведе изслушване със Smart, което поиска да не бъде считано като част от групата Geely, а като отделен производител износител. Във връзка с това твърдение Smart се позова по-специално на констатациите на Генерална дирекция „Конкуренция“ на Европейската комисия в рамките на процедура по сливане по отношение на производството от страна на Smart на BEV в КНР ([15]).

(74) Комисията отхвърли това твърдение. Първо, решенията за сливане се вземат въз основа на различно правно основание от това в основния регламент, в който се определят различни цели и се изискват различни видове оценка. Второ, в решението за сливане се предвижда, че съвместното предприятие между Daimler и Geely е напълно функционално съвместно предприятие, но не се стига до заключение относно зависимостта му от групата Geely. Всъщност решението показва, че производствените и дистрибуторските операции на Smart в КНР се извършват от съвместно предприятие с Geely. Освен това продажбите и маркетингът за Съюза също попадат в обхвата на съвместното предприятие. Също така, като се имат предвид съществуващите бизнес отношения между Smart и групата Geely, двете страни очевидно изглеждат свързани по смисъла на член 127 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията ([16]). Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че Smart следва да бъде третирано като част от групата Geely.

(75) CCCME счете, че изискванията за предоставяне на информация по отношение на включените в извадката китайски производители износители са прекалено обременяващи, особено с оглед на информацията, искана от свързаните доставчици на материали за влагане, и превода на годишните доклади.

(76) В меморандума относно наличието на достатъчно доказателства се посочва, че субсидирането от страна на ПКНР обхваща цялата верига на производство и доставки на промишлеността за производство на BEV, наред с другото, чрез предоставяне на части и компоненти срещу по-ниско от адекватното възнаграждение. Комисията счете, че поисканата информация от свързаните страни на включените в извадката производители износители е необходима, за да се прецени наличието на подлежащи на изравняване субсидии по отношение на частите и компонентите за BEV, включително батериите, и поради това отхвърли твърдението на CCCME.

([15]) Дело M.9360 — Daimler/Geely/JV, Решение на Комисията от 10.12.2019 г. в съответствие с член 6, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета и член 57 от Споразумението за Европейското икономическо пространство.

([16]) OB L 343, 29.12.2015 г., стр. 558—893.

1.5.4. *Отговори на въпросника и контролни посещения*

(77) Комисията изпрати въпросници на ПКНР, на трите групи включени в извадката производители износители, на четиримата включени в извадката производители от Съюза и на двама ползватели.

(78) Комисията получи отговори на въпросника от ПКНР, от трите групи включени в извадката производители износители, от четиримата включени в извадката производители от Съюза и от двамата ползватели.

(79) Комисията потърси и провери цялата информация, която счете за необходима за определяне на субсидирането, произтичащата от него вреда (включително опасност от причиняване на вреда) и интереса на Съюза.

(80) В съответствие с член 26 от основния регламент бяха извършени контролни посещения в помещенията на следните дружества:

Производители от Съюза и свързани с тях дружества:

— Дружество 7

— Дружество 17

— Дружество 18

— Дружество 27

Ползватели:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Производители износители в КНР и свързани дружества:

— Групата BYD

  — Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Анян, Китай

  — Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Бънбу, Китай

  — BYD Auto Co., Ltd., Сиан, Китай

  — BYD Auto Industry Co., Ltd., Шънджън, Китай

  — BYD Auto Sales Co., Ltd., Шънджън, Китай

  — BYD Europe B.V., Нидерландия

  — BYD Lithium Battery Co., Ltd., Шънджън, Китай

  — BYD Co., Ltd., Шънджън, Китай

  — BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Шънджън, Китай

  — BYD Hong Kong, Специален административен район Хонконг

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Чанша, Китай

  — Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Чанша, Китай

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Чанша, Китай

  — Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Чунцин, Китай

  — Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Чунцин, Китай

  — Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Фуджоу, Китай

  — Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Фуджоу, Китай

- Hefei BYD Co., Ltd., Хъфей, Китай
- Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Хънян, Китай
- Jinan BYD Auto Co., Ltd., Дзинан, Китай
- Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Дзинан, Китай
- Nanjing BYD Co., Ltd., Нанкин, Китай
- Shanghai BYD Co., Ltd., Шанхай, Китай
- Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Тайюен, Китай
- Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Ууей, Китай
- Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Сиан, Китай
- Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Сиан, Китай
- Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Сиан, Китай

— Групата Geely

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

- Smart Automobile Co., Ltd.
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.
- Wuhan Lotus car sales (експортни продажби) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.
- Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.
- ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., клон в Нинбо
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., клон в Ухан
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., клон в Чънду
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., седалище
- Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Гьотеборг, Швеция
- Smart Europe GmbH, Щутгарт, Германия

— Групата SAIC

- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.
- SAIC Volkswagen Power Battery Co., Ltd.
- SAIC Volkswagen Sales Co., Ltd.
- SAIC General Motors Co., Ltd.
- SAIC General Motor Sales Co., Ltd.
- SAIC Motor Co., Ltd.
- United Auto Battery Co., Ltd.
- United Auto Battery System Co., Ltd.

— Saike REPT Power Battery System Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Group Finance Co., Ltd.

— Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd.

— Nanjing Mingjue Automobile Trade Co., Ltd.

— SAIC MAXUS Automotive Co., Ltd

— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.

— Guangxi Haoling Automotive Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Gear Works Co., Ltd.

— SAIC Motor International Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Industry Sales Co., Ltd.

— Shanghai Anji Automobile Sales Co., Ltd.

— Rising Auto Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Asset Management Co., Ltd.

— Z-One Technology Co., Ltd.

— SAIC Motor Europe B.V.

— SAIC Motor France SAS

— SAIC Motor Deutschland GmbH

— SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

(81) Както бе подчертано в раздел 3.3, Комисията срещна свързани с оказването на съдействие проблеми, тъй като няколко включени в извадката китайски групи не предоставиха отговори на въпросника за някои дружества, предоставиха непълна информация или не предоставиха никаква информация относно тяхната структура или производствени разходи. Въз основа на това Комисията нямаше пълна информация за дружествата, които следваше да предоставят отговори на въпросника, нито за представлявания от тях дял от общите производствени разходи.

(82) Поради това въз основа на информацията в досието Комисията реши да се съсредоточи върху производителите на BEV, доставчиците на основни материали за влагане и другите дружества, участващи във финансирането и научноизследователската и развойната дейност, които предоставиха отговори на въпросника и можеха да бъдат проверени в периода преди налагането на временни мерки.

(83) Въпреки че Комисията получи отговори на въпросника и от други свързани дружества, чиито дейности попадат в обхвата на дейностите, за които се изискваше представянето на отговори на въпросника, Комисията не бе в състояние да оцени тези отговори в периода преди налагането на временни мерки. Комисията си запазва правото да направи оценка на въпросните отговори до окончателния етап от настоящата процедура.

1.5.5. *Твърдения относно прозрачността и процедурата*

(84) Според ПКНР фактът, че MLex изглежда е разполагало с повече информация относно извадката от производители на BEV от Съюза отколкото заинтересованите страни, потвърждава, че разследването не е прозрачно и е засегнало правата на заинтересованите страни на безпристрастно разглеждане.

(85) Комисията изрази несъгласие с това твърдение. Както е посочено по-горе в съображение 43, Комисията не може да коментира съдържанието на съобщения в пресата, а съответната информация се съдържа в досието по настоящото разследване. Комисията своевременно добави цялата съответна информация към неповерителното досие по разследването и предостави на страните достатъчно възможности да представят коментари. Всички получени коментари бяха надлежно оценени от Комисията в хода на разследването и са обяснени в съответния раздел на настоящия регламент.

(86) CCCME заяви, че Комисията е забавила включването в неповерителното досие по разследването на отговорите на въпросника, получени от промишлеността на Съюза, което е в рязък контраст с бързината, с която Комисията е качила неповерителните версии на отговорите на въпросника, предоставени от китайските производители износители. CCCME изтъкна, че тези забавяния са допринесли за липсата на прозрачност по отношение на промишлеността на Съюза за производство на BEV и за свързаните с вредата аспекти на разследването.

(87) Комисията изразява несъгласие с това твърдение. Както е обяснено в съображения 12 и 13, на производителите от Съюза бе предоставена анонимност. Поради това бе необходимо Комисията внимателно да провери дали в документите, представени от промишлеността на Съюза, не се разкрива непреднамерено самоличността на производителите от Съюза и следователно дали не се застрашава предоставената анонимност. Тези проверки отнемаха много време. CCCME и другите заинтересовани страни разполагаха с достатъчно време за представяне на коментари по отговорите на въпросника, след като те бяха добавени към неповерителното досие по разследването.

(88) CCCME заяви, че липсата на кореспонденция в неповерителното досие между Комисията и ACEA е ясен признак за липсата на прозрачност при разследването, тъй като данните за макроикономическите показатели обикновено се предоставят от търговски сдружения. CCCME поиска от Комисията да поясни как ще се събират и оценяват макроикономическите данни по време на разследването.

(89) Комисията изрази несъгласие с това твърдение. Няма правно изискване Комисията да получава данни за макроикономическите показатели от търговско сдружение като ACEA. Комисията може да използва и други източници на информация. Тези източници и оценката на макроикономическите показатели са представени в раздел „*Вреда*“. За Комисията не бе възможно да разгласи източника и методологията за оценка на макроикономическите показатели преди приключване на разследването на етапа на временните мерки.

(90) CCCME отбеляза, че дружество 29 е предоставило определена информация само в поверителна версия и че вследствие на това заинтересованите страни са били възпрепятствани да узнаят и коментират информацията, предоставена от посоченото дружество. Поради това CCCME поиска от Комисията да предостави тази информация в неповерителното досие.

(91) Комисията провери посочената информация и стигна до заключението, че на нея не може да бъде направено съдържателно обобщение. Освен това Комисията не използва тази конкретна информация при настоящото разследване. Поради това искането бе отхвърлено.

(92) Неповерителната версия на основната информация, поискана в таблиците от въпросника за включените в извадката производители от Съюза, беше добавена от Комисията на индексирана и консолидирана основа (т.е. данните на включените в извадката производители от Съюза бяха обобщени) в неповерителното досие по разследването. Комисията счете за целесъобразно да не добавя неповерителна версия на съответните таблици за всеки производител от Съюза поотделно, за да се защити анонимността на самоличността на включените в извадката производители от Съюза, тъй като съществува риск чрез тенденциите при индексите за всяко отделно дружество да се разкрие непреднамерено самоличността на включените в извадката производители от Съюза и по този начин да се застраши анонимността.

(93) В това отношение CCCME поиска от Комисията разяснения за това i) по какъв начин обосновката за обяснената в съображение 92 промяна в практиката на Комисията е подкрепена от фактите в документите по случая, тъй като всеки от включените в извадката производители от Съюза е предоставил своите индивидуално индексирани данни за няколко от икономическите показатели (включително за производствения капацитет, производството, обема на продажбите и стойността за свързани и несвързани страни и за заетостта) за разглеждания период в отговорите на формуляра за изготвяне на извадката, до които е осигурен достъп в неповерителното досие по разследването, ii) по какъв начин индивидуално индексираните данни и свързаните с тях тенденции по отношение на останалите показатели за вредата биха могли да разкрият самоличността на даден производител на BEV от Съюза, и iii) по какъв начин индивидуално индексираните данни на четирите производители от Съюза биха могли да доведат до разкриване на тяхната самоличност, при положение че данните, отнасящи се до икономическите показатели и конкретно до BEV, не са били публично достъпни в годишните доклади или в други документи на производителите на BEV от Съюза, а повечето от производителите на BEV от Съюза произвеждат и други видове превозни средства освен BEV.

(94) Поради това CCCME поиска от Комисията да добави към неповерителното досие по разследването индексираните данни за всяко отделно дружество на четиримата включени в извадката производители на BEV от Съюза, тъй като не съществува риск производителите на BEV от Съюза да бъдат идентифицирани въз основа на тези данни. Освен това CCCME припомни, че тази информация е от значение за представянето на защитата на CCCME поради следните причини: i) самоличността на включените в извадката производители на BEV от Съюза е останала поверителна и не е имало начин да се знае какви са действителните резултати на дружествата и дали те са били изправени пред опасност от причиняване на вреда поради китайския внос на BEV, ii) предоставените от Комисията обобщени индексирани данни не предоставят никаква съдържателна информация и всъщност изглеждат неточни, iii) специфичните за дружествата индексирани данни биха позволили на CCCME да разбере какво е икономическото състояние на включените в извадката производители от Съюза, тъй като техните данни ще бъдат основата за оценка на микроикономическите показатели и подбиването на цените/занижаването на цените, и iv) докато CCCME не е имала начин да провери точността на данните, докладвани от производителите на BEV от Съюза, чрез специфично за дружеството индексиране CCCME поне би била в състояние да сравни данните, предоставени първоначално в отговорите на формуляра за изготвяне на извадката и впоследствие в отговорите на въпросника.

(95) Комисията отбеляза, че пазарът на BEV в Съюза се състои от малък брой групи от производители. Налице е значително количество публична информация, както и много подробна информация въз основа на платен абонамент по отношение на промишлеността на Съюза за производство на BEV, до която CCCME би могла да има достъп. Поради това съществува голям риск тенденцията при икономическата и финансовата информация, изисквана от Комисията във въпросника, заедно с определена публична и налична въз основа на платен абонамент информация, да направи съответните субекти разпознаваеми и по този начин анонимността да бъде застрашена.

(96) Освен това информацията, поискана във формулярите за изготвяне на извадката, беше значително по-малко подробна от поисканата във въпросника информация. Например, що се отнася до икономическата и финансовата информация, във формуляра за изготвяне на извадката бе поискана информация за i) обема на производството, ii) производствения капацитет, iii) общия обем и стойността на продажбите в Съюза, iv) обема и стойността на продажбите за свързани дружества и v) броя на служителите. В допълнение към тази информация съответният документ с консолидирани индекси, който беше добавен към неповерителното досие по разследването, включваше също така информация относно i) средната продажна цена за общите продажби и за продажбите на пазара на Съюза за несвързани и свързани клиенти, ii) обема, стойността и цените при експортните продажби за несвързани и свързани клиенти, iii) средните производствени разходи за единица продукция, iv) печалбата преди данъчно облагане в Съюза за несвързани и свързани клиенти, v) използването на капацитета, vi) количеството на запасите в края на периода, vii) разходите за труд във връзка с BEV, viii) паричния поток, ix) общите дълготрайни активи, използвани за производството на продукта, предмет на разследването, x) възвръщаемостта на инвестициите, xi) общите инвестиции в продукта, предмет на разследването, и xii) общия размер на амортизацията на продукта, предмет на разследването.

(97) Освен това Комисията добави въпросното досие в неповерителното досие по разследването, след като включените в извадката производители от Съюза представиха отговорите си на въпросника. Следователно въпросното досие се основаваше на непроверени данни. След като данните бяха проверени, Комисията добави преразгледаното досие към неповерителното досие по разследването. Комисията анализира посоченото твърдение с оглед на преразгледаната информация и установи, че то вече е неотносимо. Освен това Комисията добави в досието процентите на представителност въз основа на продажбите и производството на включените в извадката производители от Съюза, след като бяха проверени предоставените от посочените производители данни.

(98) Поради това, въз основа на гореизложеното, искането бе отхвърлено.

(99) CCCME също така поиска, като алтернатива на отправеното в съображение 94 искане, Комисията да предостави агрегираните данни на четиримата включени в извадката производители от Съюза за всеки от показателите за вредата в абсолютни стойности или в числени диапазони.

(100) Както е обяснено в съображение 95, Комисията представи микроикономическите показатели в абсолютни стойности в раздел „*Вреда*“. Останалите макроикономически показатели, които Комисията представи и в раздел „*Вреда*“, се основават не само на данните на включените в извадката производители от Съюза, но и на данни за целия Съюз, както е обяснено в раздел „*Вреда*“. Поради това искането бе отхвърлено.

(101) Що се отнася до обема на продажбите на включените в извадката производители от Съюза, CCCME поиска от Комисията да посочи i) процента на продажбите на четиримата включени в извадката производители от Съюза пряко за независими клиенти и за свързани дружества през разглеждания период в Съюза и извън Съюза; ii) географския обхват на продажбите на производителите от Съюза за свързани и несвързани страни; iii) дали всички продажби в ЕС за свързани страни са били за свързани субекти, които са попълнили приложение I към въпросника; и iv) какъв процент от общото производство на ЕС на четиримата включени в извадката производители от Съюза е било изнасяно през всяка година от разглеждания период. Освен това CCCME заяви, че ако не всички свързани дружества са попълнили приложение I, това би означавало, че продажбите за независимите клиенти няма да съответстват на 38 % от продажбите в Съюза, както е посочено от Комисията в бележката към досието относно извадката от производители от Съюза.

(102) Що се отнася до продажбите за несвързани и свързани дружества в Съюза, Комисията предостави допълнителни разяснения в бележката към досието от 4 юни 2024 г. ([17]), в която посочи, че е събрала информация за тези продажби на равнището на цената за първия несвързан клиент и ги е консолидирала с продажбите за несвързани клиенти на включените в извадката производители от Съюза. Що се отнася до продажбите извън Съюза, следва да се припомни, че целта на разследването е, *inter alia*, да се оцени икономическото и финансовото състояние с оглед на производството и продажбите на промишлеността на Съюза в рамките на Съюза, а не извън Съюза. Въздействието на износа на промишлеността на Съюза бе обяснено в съображения 1183—1185. Също така географският обхват на продажбите на включените в извадката производители от Съюза бе поверителен по своето естество и от китайските производители износители също не бе поискано да представят такава информация в неповерителното досие. Освен това CCCME не обясни защо тази конкретна информация е от значение.

(103) CCCME също така поиска от Комисията да предостави съотношението между производствения капацитет и производството на BEV и други видове превозни средства през разглеждания период.

(104) Комисията припомни, че настоящото разследване обхваща само BEV и поради това производственият капацитет и производството на други превозни средства от включените в извадката производители от Съюза не са от значение. Поради това искането бе отхвърлено.

(105) CCCME поиска от Комисията да предостави списъка на държавите членки, обхванати от включените в извадката производители от Съюза, като заяви, че географското местоположение на включени в извадката производители от Съюза е било разгласено в случаи, когато на производителите от Съюза е предоставена анонимност.

(106) Комисията припомни, че в Съюза има малък брой групи производители на BEV. Освен това местоположението на производствените им обекти е публична информация. Поради това в този случай Комисията не може да разкрие местоположението на включените в извадката производители от Съюза, тъй като това би могло да направи съответните субекти разпознаваеми и по този начин анонимността да бъде застрашена. Поради това искането бе отхвърлено.

(107) CCCME също така поиска от Комисията да представи i) комбиниран списък на контролните номера на продукта (КНП), продавани от четиримата включени в извадката производители от Съюза през разглеждания период в Съюза и извън Съюза, като се направи разграничение между продажбите за свързани дружества и за несвързани дружества, ii) пазарните сегменти, обхванати от продажбите на производителите на BEV от Съюза за свързани и несвързани субекти в Съюза и извън Съюза, и iii) характеристиките на продукта, изисквани в таблицата, озаглавена „*характеристики на продукта*“, във въпросника за производителите от Съюза.

(108) Комисията отбеляза, че във въпросника е поискала информация на равнището на КНП само за разследвания период, а не за целия разглеждан период. Това бе направено както за включените в извадката производители от Съюза, така и за включените в извадката китайски производители износители. Поради това за Комисията не бе възможно да предостави на CCCME информация, с която не разполага. Освен това информацията относно КНП и характеристиките на продукта за всеки включен в извадката производител от Съюза и китайски производител износител е поверителна по своето естество и поради това не може да бъде добавена в неповерителното досие по разследването. КНП обикновено се посочват в рамките на индивидуалното разгласяване на включените в извадката китайски производители износители и производители от Съюза, когато информацията за КНП не е поверителна. Що се отнася до пазарните сегменти, както е обяснено в съображения 1040—1048, Комисията не счете за необходимо да извърши анализ на сегментирането на пазара. Поради това искането бе отхвърлено.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Коментари относно започването на процедурата*

(109) Коментари относно започването на разследването бяха получени от ПКНР, CCCME и дружество 24.

(110) ПКНР заяви, че разследването е изцяло политическо и дискриминационно и че самият ЕС е предоставил субсидии в размер на милиарди евро за изграждане на верига за доставки на BEV през последните години и ще продължи да субсидира своята промишленост за производство на BEV в бъдеще. ПКНР отбеляза, че настоящото разследване е вредно за развитието на световната промишленост за производство на BEV, особено като се има предвид, че веригите за доставки на китайските BEV и на BEV от Съюза са взаимнозависими и дълбоко интегрирани и ще създадат препятствия пред двустранните усилия за борба с изменението на климата.

(111) Не всички субсидии подлежат на изравняване съгласно Споразумението за СИМ и настоящото разследване се ограничава до субсидиите, предоставяни в Китай в полза на производителите износители на разглеждания продукт. Във всеки случай твърденията на ПКНР не засягат временните констатации на Комисията, че ПКНР е предоставяло субсидии на производителите износители на BEV, които подлежат на изравняване съгласно Споразумението за СИМ и основния регламент. Противно на твърдението на ПКНР, китайските подлежащи на изравняване субсидии създават нелоялна конкуренция, която само би възпрепятствала развитието на световната промишленост за производство на BEV, и особено на промишлеността на Съюза. Двустранните усилия за борба с изменението на климата не могат да се основават на нелоялна конкуренция от страна на субсидирани BEV на ниски цени, а следва да се основават на еднакви условия на конкуренция, при които лоялната конкуренция и иновациите ще стимулират екологичния преход. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(112) ПКНР заяви, че не му е била предоставена ефективна и подходяща възможност по смисъла на член 13.1 от Споразумението за СИМ за консултации преди започването на процедурата, тъй като Комисията е обявила публично започването на разследването, преди да покани ПКНР за консултации, които са били насрочени по време на национален ваканционен период в Китай, като това е засегнало възможността на ПКНР за провеждане на подходящи консултации. ПКНР също така изтъкна, че не му е била предоставена информация или доказателства по отношение на обхвата на продукта, специалните обстоятелства, обосноваващи разследване *ex officio*, състава на промишлеността на Съюза, информацията и доказателствата, на които се основават твърденията за субсидиране, данните относно опасността от причиняване на вреда и данните, на които се основава причинно-следствената връзка. Освен това консултациите преди започването на процедурата не са обхванали всички твърдени схеми за субсидиране.

(113) В съответствие с член 10, параграф 7 от основния регламент и член 13.1 от Споразумението за СИМ Комисията покани ПКНР за консултации с цел изясняване на положението по отношение на твърдените субсидии преди започването на разследването. Съобщението, направено от председателя на Комисията в речта за състоянието на Съюза от 13 септември 2023 г., че Комисията започва антисубсидийно разследване относно идващите от Китай електрически превозни средства, не представлява започване на разследването. На 22 септември 2023 г. ПКНР получи вербална нота, в която то бе уведомено за решението на Европейската комисия да започне *ex officio* антисубсидийна процедура. Това предшестваше националния ваканционен период в Китай. Заедно с посочената вербална нота на ПКНР бе представено обобщение относно субсидирането и опасността от причиняване на вреда, като бяха предоставени достатъчно доказателства за наличието на подлежащи на изравняване субсидии, вреда и причинно-следствена връзка. Нито член 11, параграф 8 от основния регламент, нито член 13.1 от Споразумението за СИМ изискват от Комисията да изпрати на ПКНР пълно *ex officio* досие преди започването на разследването. Схемите, за които се твърди, че не са били обхванати от консултациите, не представляват други установени субсидии, а попадат в рамките на схеми, които бяха обсъдени между Комисията и ПКНР по време на консултациите. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(114) ПКНР заяви, че правото му на защита е било засегнато от отказа на Комисията за подходящо удължаване на срока, докато ПКНР е посочило редица причини за такова удължаване.

(115) В раздел 9 от известието за започване се посочва, че искане за удължаване на сроковете следва да бъде отправено само при изключителни обстоятелства и ще бъде уважено само ако е надлежно обосновано при посочени уважителни причини. В него освен това се посочва, че по отношение на сроковете за предоставяне на информация, различна от отговорите на въпросника, удължаванията на срока ще бъдат ограничени до 3 дни, освен ако е доказано наличието на изключителни обстоятелства. ПКНР не е доказало наличието на обстоятелства с такъв изключителен характер, които биха обосновали удължаване на срока с повече от 3 дни. Поради уикенда, попадащ в рамките на посоченото удължаване с 3 дни, на ПКНР бе предоставено удължаване с 4 календарни дни. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(116) Освен това ПКНР и CCCME заявиха, че не са изпълнени изискванията за започване на разследване *ex officio* в съответствие с член 10, параграф 8 от основния регламент. Според ПКНР и CCCME Комисията не е установила наличието на специални обстоятелства, които биха обосновали започването на разследване без получаването на писмена жалба от промишлеността на Съюза или от нейно име. ПКНР заяви, че промишлеността на Съюза за производство на BEV би могла да подаде жалба от свое име и фактът, че не е направила това, е ясно доказателство, че не са налице изключителни и специални обстоятелства, обосноваващи започването *ex officio* на разследването. Освен това ПКНР изтъкна, че според съобщения в пресата производителите на BEV от Съюза публично са се противопоставили на настоящото разследване и че това е ясно доказателство, че не са налице изключителни и специални обстоятелства, обосноваващи започването *ex officio* на процедурата.

(117) В документа за започване на процедурата Комисията обоснова в достатъчна степен започването *ex officio*. По-специално Комисията счете, че бързото навлизане на пазара на субсидирания китайски внос на BEV на ниски цени, който заплашва да нанесе непоправима вреда на промишлеността на Съюза, е от особено естество, като това обосновава започването на разследване *ex officio*. Субсидирането на китайския сектор на BEV е причинило голям и ускорен приток на внос на произведени от Китай BEV на пазара на Съюза на цени, оказващи натиск върху цените или възпрепятстващи увеличаването на цените, което иначе би настъпило, като заплашва да причини съществена вреда на промишлеността на Съюза за производство на BEV, която може да бъде непоправима поради технологичното развитие и равнището на необходимото финансиране за НИРД. Възможността промишлеността на Съюза за производство на BEV да подаде жалба от свое име не засяга констатацията на Комисията, че в този конкретен случай са налице специални обстоятелства, обосноваващи започването *ex officio* на разследването. Освен това Комисията не коментира съобщения в пресата. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(118) ПКНР заяви, че в документа за започване на процедурата не се съдържат доказателства за отпускането на заеми при преференциални условия и застраховането на експортни кредити, има недостатъчни доказателства за предоставянето на безвъзмездни средства, няма доказателства за предоставяне на стоки и услуги срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, няма доказателства за разследване на приходи, от които правителството се е отказало или които не е събрало, и е налице неправилно разбиране на облекченията по отношение на експортните такси.

(119) Доказателствата, включени в документа за започване на процедурата, представляваха информацията, с която Комисията разполагаше в разумна степен преди започването на разследването. Както се посочва в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, съдържащ оценката на Комисията на всички доказателства по отношение на Китай, с които тя разполага и въз основа на които Комисията започна разследването, на етапа на започването на процедурата имаше достатъчно доказателства, сочещи, че предвид наличието, размера и естеството им твърдените субсидии подлежат на изравняване. За всички различни схеми, посочени в документа за започване на процедурата, Комисията предостави правното основание, спецификата на тези схеми за субсидиране за сектора на BEV и подробна информация от публично достъпни източници относно размера на субсидиите, предоставени от ПКНР на производителите износители на BEV, доколкото Комисията имаше достъп до такава информация. Поради това Комисията счете, че разполага с достатъчно доказателства за подлежащо на изравняване субсидиране в съответствие с основния регламент и Споразумението за СИМ.

(120) ПКНР заяви, че при разследвания, започнати въз основа на жалба от промишлеността на Съюза, въпросите относно вноса от производителите от Съюза от държавата, предмет на разследването, и техните отношения с производителите износители, както и техните дейности в Съюза обикновено се проверяват от Комисията в хода на проверката за представителност, която се извършва преди започването на разследването. Поради това ПКНР поиска от Комисията i) да поясни дали в определението на промишлеността на Съюза за производство на BEV в документа за започване на процедурата Комисията е взела предвид факта, че някои производители от Съюза имат производство в Китай, някои са собственост на китайски дружества или имат малко производство в Съюза, ii) да предостави информация за състава на промишлеността на Съюза за производство на BEV по отношение на броя на производителите и групите от производители, общия обем на производството на BEV в Съюза и общия обем и стойност на продажбите на промишлеността на Съюза за производство на BEV през всяка година от разглеждания период, iii) да поясни дали някои производители на BEV от Съюза са били изключени от Комисията от списъка с 12 производители, посочен в документа за започване на процедурата, iv) да посочи общия обем и стойност на вноса, осъществяван от страна на производителите на BEV от Съюза от Китай и от държави, различни от Китай, и v) да предостави информация за обема и стойността, дори и в диапазони, на вноса, осъществяван от страна на производителите на BEV от Съюза от Китай в сравнение с общото им производство и продажби в ЕС.

(121) Комисията отбеляза, че настоящото разследване е започнато по нейна собствена инициатива, а не въз основа на жалба. Поради това при настоящото разследване не бе необходимо Комисията да извърши проверка за представителност. От това следва, че исканията на ПКНР за пояснения и исканията за информация, свързани с документа за започване на процедурата, не са от значение в това отношение и поради това бяха отхвърлени.

(122) ПКНР и CCCME заявиха, че в документа за започване на процедурата Комисията е използвала избирателно и необосновано няколко бази данни, като например Атласа на световната търговия (GTA), Евростат и S&P Global Mobility, за различни аспекти на оценката на вредата, без да се опита да извърши равняване на информацията или да обясни по какъв начин или защо конкретен набор от данни е подходящ за конкретна част от оценката на вредата.

(123) Комисията изрази несъгласие с това твърдение. В документа за започване на процедурата Комисията използва информацията, с която разполагаше преди започването на разследването. Освен Евростат, другите две бази данни не са собственост на Комисията и поради това тя не успя да извърши равняване изцяло на информацията в тези бази данни. Освен това в документа за започване на процедурата Комисията обясни, че когато е имала възможност, е извършила кръстосана проверка на информацията в тези бази данни и при необходимост е коригирала тази информация с друга информация, с която е разполагала. Комисията също така обясни, че данните от S&P Global Mobility предоставят по-подробен преглед на видовете BEV, продавани на пазара на Съюза, и представи обяснения относно използваните от нея два модула с данни. Освен това базата данни на Евростат бе използвана за обема на вноса на BEV от Китай, а GTA — за обема на износа на Китай за Съюза. Обемът на вноса на BEV от Китай в Съюза и обемът на износа на BEV от Китай за Съюза не е един и същ, тъй като се основава на данни, докладвани от различни митнически органи. Освен това, независимо от източника на информация, заключението бе същото, т.е. обемът на вноса/износа на BEV от Китай се е увеличил през периода, обхванат от документа за започване на процедурата. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(124) ПКНР заяви, че в документа за започване на процедурата Комисията е сравнила данните за полугодието за 2023 г. с предходните пълни години, като например 2020 г., 2021 г. и 2022 г., за да направи заключения относно цените на китайския внос и пазарния дял и въздействието им върху цените на промишлеността на Съюза за производство на BEV, така че да оцени бъдещото ценово въздействие на този внос и с оглед на състоянието на промишлеността на Съюза за производство на BEV, и че тази оценка не е обективна.

(125) В документа за започване на процедурата Комисията използва като период на оценка пълните години 2020, 2021 и 2022 и първата половина на 2023 г., като се има предвид, че разследването бе започнато през октомври 2023 г., както е обяснено в съображение 1. За оценката на тенденцията при свързаните с обема показатели за вредата, като обема на вноса, продажбите, износа, производството и потреблението, Комисията изчисли индекс само за пълните години, като 2020 г. бе счетена за базова година. Комисията не изчисли индекс за първата половина на 2023 г. с използване на базовата година — цялата 2020 г., тъй като за показателя за обем периодът на оценка и базовата година следва да бъдат идентични (т.е. половин година не може да бъде сравнявана с пълна година). Средните цени не са показател за обема и поради това Комисията изчисли индекс и за първата половина на 2023 г., като използва цялата 2020 г. като базова година. Тази оценка е напълно обективна за отрасли като промишлеността за производство на BEV, чиято продажна цена не варира в рамките на един сезон и при условие че съответният период от време е разгласен. Що се отнася до пазарните дялове, Комисията ги изчисли за всяка пълна година (2020 г., 2021 г. и 2022 г.), както и за първата половина на 2023 г., и обясни по какъв начин пазарният дял се е променял през този период. Що се отнася до заключенията, направени от Комисията в документа за започване на процедурата, по отношение на ценовото въздействие на китайския внос върху промишлеността на Съюза за производство на BEV и очакваното бъдещо ценово въздействие на този внос, ПКНР не обясни защо Комисията не е била обективна точно в своите заключения. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(126) ПКНР заяви, че данните за обема на продажбите и продажните цени на промишлеността на Съюза се основават на различни източници и набори от данни и поради това оценката на Комисията не е обективна. CCCME изтъкна, че фактът, че Комисията е използвала различни набори от данни за различните аспекти на оценката на вредата, е направил невъзможно получаването на точна картина на състоянието на промишлеността на Съюза за производство на BEV.

(127) Комисията изрази несъгласие с тези твърдения. Информацията, включена в документа за започване на процедурата, се основаваше на информацията, с която Комисията разполагаше в разумна степен преди започването на разследването. В документа за започване на процедурата Комисията трябваше да използва няколко бази данни, като например Евростат, GTA и S&P Global Mobility, тъй като няма единна база данни, която да включва цялата информация, от която Комисията се нуждае за своята оценка. Фактът, че обемът на продажбите на промишлеността на Съюза не се основава на същата база данни като при продажните цени, не прави оценката на Комисията необективна. Както бе обяснено в документа за започване на процедурата, в базата данни, използвана от Комисията за оценка на тенденцията при цените на промишлеността на Съюза, не е посочен произходът на автомобилите. Това е от особена важност за BEV, произвеждани от групата Tesla, тъй като някои модели BEV биха могли да се произвеждат както в Китай, така и в Съюза. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(128) ПКНР и CCCME поискаха от Комисията i) да предостави допълнителни подробности относно модулите с данни и получената информация от S&P Global Mobility, използвани от Комисията в документа за започване на процедурата, а именно по отношение на методологията на S&P Global Mobility за събиране на данни за обема на продажбите и стойността, включително базата за събиране на данни, източника и дали в данните са включени прогнозни оценки, и ако това е така — естеството на тези прогнозни оценки, и ii) да разгласи основните данни от S&P Global Mobility, които Комисията е сортирала/подбрала въз основа на специфични параметри. Освен това бе заявено, че въпреки че S&P Global Mobility е публикация, предоставяна срещу заплащане, тя може да бъде приравнена на GTA, и че тъй като при антидъмпинговите разследвания Комисията разгласява подробни данни от GTA (в контекста на избора на представителна държава), подобно на GTA Комисията следва да предостави подробни данни по отношение на модулите от S&P Mobility. CCCME също така заяви, че основните данни и информация от S&P Global Mobility относно източника и методологията, използвани за събиране на данни по отношение на обема и стойността на продажбите на BEV и техния произход, са от ключово значение, за да се даде възможност на заинтересованите страни да проверят достоверността и надеждността на данните, които се използват от Комисията. CCCME изтъкна, че не е ясно дали данните от S&P Global Mobility осигуряват съответствие между двата използвани от Комисията модула и на първо място обхващат всички продажби в Съюза на BEV, произведени в Китай и в ЕС.

(129) Както бе обяснено в документа за започване на процедурата, Комисията използва два модула с данни от S&P Global Mobility, за да оцени вноса на китайски BEV в Съюза. Единият модул с данни (модул 1) се основаваше на данни относно обема на производството за продажбите на пазара на Съюза. С този модул Комисията успя да определи точното местоположение на производство на конкретен модел BEV, предназначен за продажба на пазара на Съюза. Това бе от особено значение за онези модели BEV, които са продавани на пазара на Съюза, но са произведени в няколко държави (не само в Китай), като например моделите на групата Tesla. Другият модул с данни (модул 2) се основаваше на данни относно продажбите на BEV на пазара на Съюза. С този модул обаче не бе възможно да се определи точното местоположение на производство на конкретен модел автомобил. Както бе подчертано от ПКНР, S&P Global Mobility е публикация, предоставяна срещу заплащане, и поради това Комисията не може да разгласи основните данни. Равнището на данните в S&P Global Mobility (производство за продажби в Съюза за всеки производител, модел превозни средства и т.н.) не е сравнимо с информацията, която Комисията разгласява от GTA (данни за вноса) за целите на подбора на представителна държава в рамките на антидъмпингово разследване. Въпреки това ПКНР и CCCME могат да закупят данните от S&P Global Mobility. Във всеки случай Комисията отбеляза, че CCCME вече е разполагала с достъп до данните от модул 2 на S&P Global Mobility, тъй като тези данни са използвани в анализа, представен в приложение I към изявлението на CCCME от 20 декември 2023 г. Поради това искането бе отхвърлено.

(130) CCCME заяви, че в документа за започване на процедурата Комисията е класифицирала BEV от Съюза в различни сегменти, но не е предоставила никаква информация относно китайските BEV и дали те са сравними с BEV от Съюза във всеки сегмент. CCCME също така изтъкна, че в документа за започване на процедурата не са взети предвид конкуренцията и заменяемостта между китайските BEV и BEV, произвеждани от производителите от Съюза в Съюза, в рамките на всеки сегмент. Освен това CCCME заяви, че в рамките на всеки сегмент може да има различни модели и видове каросерии за BEV, като например автомобили и високопроходими превозни средства (SUV), като тази разлика във видовете каросерии засяга сравнимостта на цените, а посочената разлика, наред с други фактори, също прави моделите BEV в рамките на конкретен сегмент вероятно несравними.

(131) Сегментите (по отношение на видовете на продукта), използвани от Комисията при сравнението на цените, не са създадени от нея в рамките на настоящото разследване. Информацията относно сегментите бе налична в данните, извлечени от S&P Global Mobility, тъй като всички BEV, продавани на пазара на Съюза, са класифицирани в такива сегменти от други трети страни, като например производители, търговци на автомобили, дружества за отдаване под наем и т.н. Тези сегменти се прилагат както по отношение на BEV, произвеждани от промишлеността на Съюза, така и по отношение на BEV, внасяни от Китай. Освен това в документа за започване на процедурата от Комисията не се изискваше да направи задълбочена оценка на сравнението между внасяните китайски BEV и BEV, произвеждани от промишлеността на Съюза. Това сравнение се прави в хода на разследването въз основа на КНП, като от включените в извадката китайски производители износители и включените в извадката производители от Съюза се изисква тези номера да бъдат представени. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(132) ПКНР и CCCME заявиха, че за промяната на китайските цени на BEV на пазара на Съюза Комисията е използвала данните от Евростат, които включват самостоятелно извършения внос от промишлеността на Съюза, и е стигнала до заключението, че цените са намалели с 2 % през периода от 2020 г. и първата половина на 2023 г., но не е взела предвид факта, че данните от S&P Global Mobility показват увеличение с 3 % на среднопретеглената продажна цена на китайския внос на BEV между 2022 г. и първата половина на 2023 г. Освен това ПКНР също така изтъкна, че тъй като по-голямата част от вноса от Китай е бил извършен от промишлеността на Съюза на трансферни цени, не може да се направи съдържателна оценка на китайските цени на вноса на BEV въз основа на данните от Евростат.

(133) Комисията отбеляза, че ПКНР е изложило противоречиви твърдения. От една страна, то заяви, че Комисията не е имала за цел да сравни средните цени за период от половин година със средните цени за период от една година, както е обяснено в съображение 124, а от друга страна, то отправи критика към Комисията за това, че не е взела предвид в своя анализ увеличението на цените през първата половина на 2023 г. в сравнение с 2022 г. Освен това при оценката на тенденциите при цените на вноса Комисията трябва да вземе предвид целия внос от Китай, дори и част от него да е извършен на трансферни цени. Също така в данните от S&P Global Mobility не е отчетена цената на вноса от Китай, а среднопретеглената цена за крайните клиенти на BEV, внесени от Китай. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(134) ПКНР заяви, че среднопретеглената единична вносна цена въз основа на данните от Евростат не е свързана с действителната продажна цена на BEV за клиенти, посочена от S&P Global Mobility, и поради това изтъкна, че оценката на цените в документа за започване на процедурата не е обективна или основана на достоверни доказателства.

(135) Цените в двете бази данни Евростат иS&P Global Mobility са различни, тъй като са цени за различни видове клиенти и на различно ниво на търговия. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(136) ПКНР заяви, че в изявлението на Комисията в документа за започване на процедурата, че модул 2 на S&P Global Mobility, използван за сравнението на цените между промишлеността на Съюза и китайския внос, включва по-голямата част от продажбите на всички BEV на пазара на Съюза в основните държави членки, се поставя под съмнение обхватът и приложното поле на данните от S&P Global Mobility. Това твърдение бе повторено от CCCME, която освен това поиска от Комисията да представи обяснение относно своя избор на източници на данни и относно представителността на използваните данни.

(137) Комисията изрази несъгласие с това твърдение. В документа за започване на процедурата от Комисията не се изискваше да направи сравнение на цените на всички BEV на промишлеността на Съюза и на китайските BEV. Както бе обяснено в документа за започване на процедурата, модул 2 на S&P Global Mobility включваше по-голямата част от продажбите на всички BEV на пазара на Съюза в основните държави членки и поради това те бяха представителни. Освен това, тъй като разследването бе започнато *ex officio*, Комисията не разполагаше с данни от промишлеността на Съюза в документа за започване на процедурата и поради това използва най-добрата налична информация за сравнението на цените, а именно данните от S&P Global Mobility, която е надежден източник на информация, използвана от производителите на автомобили.

(138) ПКНР и CCCME също така заявиха, че тъй като Комисията не е разгласила информация за обема на китайските BEV и на BEV от Съюза, взет предвид във връзка с въздействието върху цените като цяло и за всеки сегмент, те не са могли да разберат дали специфичният сегмент, както и изчислената обща ценова разлика, са представителни.

(139) В документа за започване на процедурата Комисията не е извършила оценка на цените по отделни сегменти в смисъл на сегментиране на пазара. При липсата на друга налична информация в това отношение Комисията използва сегментния фактор за сравнение на цените в смисъл на продуктови видове, за да направи сравнението съдържателно с оглед на различните модели BEV, продавани на пазара на Съюза. Ето защо не бе необходимо Комисията да разгласява обема на китайските BEV и на BEV от Съюза, взет предвид във връзка с въздействието върху цените. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(140) ПКНР също така заяви, че Комисията не е посочила дали сегментите на леките пътнически автомобили, посочени от Комисията и взети предвид при сравнението на цените, са били създадени от Комисията или са били използвани и от S&P Global Mobility.

(141) Комисията припомни, че информацията относно сегментите е налична в модул 2 на S&P Global Mobility.

(142) ПКНР и CCCME заявиха също така, че в документа за започване на процедурата не е предоставено сравнение на цените за някои сегменти и обяснение относно тяхното изключване. Освен това ПКНР и CCCME изтъкнаха, че в случай че китайските BEV не се продават в тези сегменти на пазара на Съюза, то тогава тези видове BEV следва да бъдат изключени от обхвата на продукта.

(143) Както е обяснено в съображение 139, Комисията не направи сравнение на цените по отделни сегменти в смисъл на сегментиране. Освен това разследването обхвана всички задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, поради което въпросът дали китайските производители износители не са изнасяли за пазара на Съюза BEV в определени сегменти е без значение. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(144) ПКНР и CCCME заявиха, че при сравнението на цените Комисията е следвало да вземе предвид други фактори, които оказват влияние върху сравнимостта, като например разликите в обемите на продажбите за клиентите и равнището на търговия.

(145) В документа за започване на процедурата от Комисията не се изискваше да направи сравнение на цените, при което се вземат предвид всички фактори, оказващи влияние върху сравнимостта, тъй като преди започването на разследването Комисията няма достъп до такава подробна информация. Това изчисление се извършва в хода на разследването въз основа на подробната информация, предоставена от включените в извадката китайски производители износители и включените в извадката производители от Съюза. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(146) ПКНР, CCCME и дружество 24 заявиха, че сравнението на цените, направено от Комисията в документа за започване на процедурата, не е обективно, тъй като при него са изключени продажбите на групата Tesla, а тези продажби са били значителни.

(147) Комисията изрази несъгласие с това твърдение. Както бе обяснено в документа за започване на процедурата, произходът на продажбите на групата Tesla на пазара на Съюза не е посочен в базата данни от S&P Global Mobility, която Комисията използва за сравнението на цените. Освен това в документа за започване на процедурата от Комисията не се изискваше да направи сравнение на цените за всички експортни продажби и за всички продажби на промишлеността на Съюза. Информацията в документа за започване на процедурата се основаваше на информацията, с която Комисията разполагаше в разумна степен преди започването на разследването. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(148) ПКНР заяви, че в документа за започване на процедурата Комисията е направила сравнение на цените за 2022 г. и първата половина на 2023 г. и не е взела предвид данните за 2020 г. и 2021 г., и че също така не е разгледала по какъв начин цените на китайските BEV и на BEV от Съюза са си взаимодействали с течение на времето, и в това отношение се позова на докладите на Апелативния орган по спора *Китай — HP-SSST (ЕС и Япония)* ([18]). CCCME повтори това твърдение в изявлението си от 20 декември 2023 г. и се позова също така на доклада на групата съдебни заседатели по спора *Мароко — Окончателни антидъмпингови мерки по отношение на тетрадки (Тунис)* ([19]).

([18]) Доклади на Апелативния орган, *Китай — Мерки за налагане на антидъмпингови мита върху високоефективни безшевни тръби от неръждаема стомана („HP-SSST“) от Япония/Китай — мерки за налагане на антидъмпингови мита върху високоефективни безшевни тръби от неръждаема стомана („HP-SSST“) от Европейския съюз*, WT/DS454/AB/R и Add.1 / WT/DS460/AB/R и Add.1, приети на 28 октомври 2015 г., DSR 2015:IX, стр. 4573, т. 5.159—5.160.

([19]) Доклад на групата съдебни заседатели, *Мароко — Окончателни антидъмпингови мерки относно учебни тетрадки от Тунис*, WT/DS578/R и Add.1, разпространен до членовете на СТО на 27 юли 2021 г., обжалван на 28 юли 2021 г., т. 7.218—7.220.

(149) Комисията отбеляза, че в двата доклада на СТО се прави позоваване на анализа на цените, направен по време на разследването, а не на анализа, направен в жалба или в документ за започване на процедура, където стандартът относно доказателствата е по-нисък. Комисията счете, че преди започването на разследването представеният в документа за започване на процедурата анализ на цените е бил достатъчен. По-задълбочен анализ се извършва в хода на разследването въз основа на данните, предоставени от включените в извадката китайски износители и включените в извадката производители от Съюза. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(150) ПКНР и СССМЕ заявиха също така, че при сравнението на цените Комисията не е взела предвид вноса от страна на производителите на BEV от Съюза и че ценовата стратегия на производителите от Съюза по отношение на произведените в Китай BEV вероятно е била засегната от цялостната бизнес стратегия на производителите от Съюза.

(151) При сравнението на цените Комисията изключи единствено продажбите на Tesla, тъй като от информацията, с която разполагаше, не можеше да се направи разграничение между BEV на Tesla, които са произведени в Китай и в Съюза, както е обяснено в съображение 147. Освен това Комисията отбеляза, че ПКНР и СССМЕ не са обосновали твърдението си относно ценовата стратегия на промишлеността на Съюза. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(152) ПКНР и СССМЕ заявиха също така, че при сравнението на цените Комисията не е взела предвид фактора марка, без да обяснят по какъв начин тя следва да вземе предвид този фактор при посоченото сравнение. Освен това ПКНР и СССМЕ заявиха също така, че повишаването на продажните цени на промишлеността на Съюза във връзка с нарастващия обем на продажбите повдига въпроси относно степента, в която китайските маркови BEV се конкурират с промишлеността на Съюза, и че твърдените по-ниски цени на китайския внос на BEV сами по себе си не са показателни за потискане или понижаване на цените. ПКНР и СССМЕ заявиха, че групата съдебни заседатели по спора *Мароко — Окончателни антидъмпингови мерки по отношение на тетрадки (Тунис)* ([20]) е отбелязала, че разглеждането на въздействието върху цените изисква разследващият орган да вземе предвид разликите между трите вида такова въздействие, тъй като елементите, които са от значение за разглеждането на значителното подбиване на цените, се различават от тези, които са от значение за разглеждането на значителното понижаване и потискане на цените. ПКНР и СССМЕ също така отбелязаха, че не е извършен независим анализ на понижаването и потискането на цените и че твърдението за понижаване на цените е необосновано, тъй като цените на промишлеността на Съюза са се увеличавали през целия разглеждан период. Дружество 24 също така добави като фактори, които не са взети предвид от Комисията в документа за започване на процедурата за анализа на цените, i) пазарните сегменти и ii) други фактори, оказващи влияние върху динамиката на конкуренцията в автомобилния сектор, без да уточни кои са тези фактори.

(153) Комисията счете, че е предоставила достатъчно информация относно цените в документа за започване на процедурата, основаваща се на информацията, с която Комисията разполагаше в разумна степен преди започването на разследването. В хода на разследването Комисията ще извърши задълбочен анализ на цените въз основа на информацията, предоставена от включените в извадката китайски производители износители и включените в извадката производители от Съюза.

(154) Що се отнася до оценката на твърдяната уязвимост на промишлеността на Съюза за производство на BEV, ПКНР и СССМЕ заявиха, че i) в документа за започване на процедурата Комисията избирателно се е съсредоточила върху конкретни икономически показатели на промишлеността на Съюза, като обем на производството, обем на продажбите, пазарен дял, продажни цени и заетост, като същевременно е пренебрегнала други показатели, които са от решаващо значение за оценката на състоянието и перспективите на промишлеността на Съюза за производство на BEV, като например производствен капацитет, използване на капацитета, производствени разходи, фактори, влияещи върху продажните цени, рентабилност и възвръщаемост на инвестициите, ii) показателите, използвани от Комисията в документа за започване на процедурата, показват добро състояние на промишлеността на Съюза, тъй като промишлеността на Съюза е държала по-голямата част от пазарния дял през разглеждания период, а незначителното намаление на пазарния дял, наблюдавано в рамките на шестмесечен период, не представлява надежден показател за уязвимост, тъй като производителите на BEV от Съюза успешно са продавали цялото си и увеличаващо се производство и същевременно са имали значителен ръст на продажбите на един разрастващ се пазар, iii) продажбите на промишлеността на Съюза са се увеличавали между 2020 г. и 2022 г. с темп, по-висок от темпа на нарастване на потреблението на Съюза, iv) продажните цени на промишлеността на Съюза, които са се увеличили с 30 %, показват, че производителите от Съюза са били в състояние да запазят пазарния си дял и да повишат цените, независимо от китайския внос на BEV, v) нарастващата заетост показва, че промишлеността на Съюза е оптимистична по отношение на бъдещите си перспективи, и vi) износът на промишлеността на Съюза се е увеличил. Дружество 24 също така изтъкна, че промишлеността на Съюза не е била в уязвимо положение и че всъщност е отбелязвала растеж, тъй като данните за обема на продажбите, производството и износа показват положителна тенденция, докато данните за пазарния дял не показват някаква ясна тенденция, въпреки че е имало подобрение на пазара от 2021 г. насам.

([20]) Доклад на групата съдебни заседатели, *Мароко — Окончателни антидъмпингови мерки по отношение на тетрадки (Тунис)*, т. 7.195—7.196.

(155) В документа за започване на процедурата Комисията представи информацията, която бе публично достъпна, като се има предвид, че разследването бе започнато *ex officio*. Комисията счете, че в документа за започване на процедурата е предоставила достатъчно информация относно уязвимостта на промишлеността на Съюза. По-специално Комисията обясни, че състоянието на промишлеността на Съюза не показва наличието на съществена вреда, която би била причинена от вноса от Китай. Китайските износители обаче значително са увеличили навлизането си на пазара на Съюза за много кратък период от време на цени, значително по-ниски в сравнение с цените на промишлеността на Съюза, като по този начин оказват натиск върху цените или възпрепятстват увеличаването на цените, което иначе би настъпило, и съответно оказват значителен натиск върху продажбите, пазарните дялове и маржовете на печалба в Съюза. Това е от особено значение в контекст, в който промишлеността на Съюза ще трябва да постигне по-големи обеми на продажби на пазара на BEV, за да покрие големите инвестиции, които е необходимо да направи, за да остане конкурентоспособна при прехода към пълна електрификация. Рязкото нарастване на вноса на BEV на ниски цени с произход от Китай, което заема значителен пазарен дял на един разрастващ се пазар, би довело до големи загуби за промишлеността на Съюза, които биха могли бързо да станат неприемливи.

(156) Що се отнася до опасността от причиняване на вреда, ПКНР и CCCME заявиха, че Комисията не е предоставила никакви доказателства и обяснение относно правното изискване в *първия абзац* от член 8, параграф 8 от основния регламент по отношение на промяната в обстоятелствата, водеща до ситуация, при която вредата е ясно предвидима и неизбежна, и че Комисията не е извършила никакъв прогнозен анализ.

(157) В документа за започване на процедурата Комисията предостави достатъчно доказателства, които сочат, че развитието на субсидирания внос би създало непосредствена опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза, която е вече в уязвимо положение. По-специално Комисията предостави доказателства, че комбинацията от пазарни дялове и големи обеми китайски BEV на много ниски цени би могла да изложи на риск оцеляването на промишлеността на Съюза за производство на BEV. Китайските производители износители на BEV считат пазара на Съюза за много привлекателен с оглед на ясната му пътна карта по отношение на електрификацията, размера и цените. Освен това по отношение на прогнозния анализ Комисията отбеляза, че анализът на опасността от причиняване на вреда е прогнозен по своето естество и че анализът на елементите в раздел 6 от документа за започване на процедурата представлява прогнозен анализ. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(158) ПКНР и CCCME заявиха, че за да оцени темпа на нарастване на китайския внос в документа за започване на процедурата, Комисията е взела предвид само пазарния дял на китайските марки, а е следвало да включи целия внос от Китай.

(159) Комисията изразява несъгласие с това твърдение. В документа за започване на процедурата Комисията изчисли пазарния дял на целия внос от Китай в раздела за вредата. В раздела относно опасността от причиняване на вреда Комисията допълни информацията относно пазарния дял, посочен в раздела за вредата, и обясни, че вносът на BEV от Китай може да бъде разделен на три категории, като европейски марки, американска марка и китайски марки, и предостави също така пазарния дял на китайските марки. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(160) Дружество 24 заяви, че в документа за започване на процедурата Комисията не е обяснила надлежно методологията за изчисляване на значителния темп на нарастване на субсидирания внос на пазара на Съюза. По-специално дружество 24 изтъкна, че Комисията е се е основавала в голяма степен на данни за износа на китайски BEV от базата данни GTA и не е обяснила базовата методология на посочената база данни с оглед на значителните разлики между данните от GTA и други източници, като Евростат и S&P Global Mobility.

(161) Комисията не е съгласна с необоснованото заключение на дружество 24, че тя се е основавала в голяма степен на данните от GTA при оценката на темпа на нарастване на субсидирания внос в Съюза. Освен това не е ясно относно коя методология от Комисията се иска да представи обяснение във връзка с GTA. Комисията използва три източника, с които разполагаше преди започването на разследването, за да оцени увеличението на вноса/износа на китайски BEV за Съюза — Евростат, S&P Global Mobility и GTA. В своята оценка Комисията не придаде особена тежест на нито една от тези бази данни. Както бе подчертано от самото дружество 24, от GTA бяха взети данните за китайския износ за пазара на Съюза. От Евростат бяха взети данните за вноса от Китай на пазара на Съюза. Обемът на износа може да се различава от обема на вноса, особено в случаите, когато данните се предоставят от различни митнически органи. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(162) ПКНР заяви, че с изчисления от Комисията пазарен дял на китайските марки въз основа на комбинация от източници на данни изглежда делът на тези марки целенасочено се надценява, за да се създаде лъжливо впечатление за значителен темп на нарастване на вноса на китайски марки в Съюза, тъй като изчисленият от Комисията пазарен дял е по-висок от съответния пазарен дял, посочен от ACEA.

(163) Комисията изрази несъгласие с това твърдение. Комисията не може да коментира предоставените от ACEA данни за пазарния дял и нейните източници и методология, тъй като тя нямаше достъп до подробния набор от данни, използван от ACEA в това отношение. Въпреки това, като се сравни пазарният дял, посочен от ACEA, с изчисления от Комисията за китайските марки, изглежда, че ACEA не е включила в това изчисление вноса от китайската група Geely и по-специално продажбите на Polestar.

(164) ПКНР и CCCME заявиха, че оценката на Комисията не е обективна, тъй като самостоятелно извършеният внос от промишлеността на Съюза е бил изключен при оценката на темпа на нарастване в бъдеще на китайския внос и при оценката на обема на продажбите в Съюза.

(165) Вносът, осъществен от промишлеността на Съюза, не бе изключен при оценката на бъдещото нарастване на китайския внос. Освен това при анализа на вредата обемът на продажбите на промишлеността на Съюза трябва да включва само обема на BEV, произведени в Съюза, като обемът на внесените от Китай BEV всъщност се препродава на промишлеността на Съюза на пазара на Съюза, понеже за този вид продажби промишлеността на Съюза действа като търговец на пазара на Съюза, а не като производител. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(166) ПКНР и дружество 24 заявиха, че Комисията не е извършила обективно разглеждане, тъй като оценката на китайския внос на BEV не е била направена въз основа на отделни сегменти, както това е направено при анализа на въздействието върху цените.

(167) В документа за започване на процедурата Комисията не извърши анализ на въздействието върху цените въз основа на отделни сегменти. Комисията просто сравни цените на BEV на промишлеността на Съюза с китайските BEV в различни сегменти в смисъл на продуктови видове, за да направи съдържателно сравнение на цените с оглед на няколко вида BEV, продавани от промишлеността на Съюза. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(168) Що се отнася до пазарния дял на китайските марки въз основа на S&P Global Mobility в документа за започване на процедурата, ПКНР поиска от Комисията i) да потвърди дали предоставените диапазони за пазарния дял са правилни, ii) да поясни защо са предоставени диапазони, когато в действителност съгласно документа за започване на процедурата Комисията е разполагала с точните данни и е бил предоставен точният пазарен дял на китайските марки за 2021 г. (т.е. 3 %).

(169) Пазарният дял на китайските марки бе предоставен в диапазони от стойности, тъй като Комисията използва два модула с данни от S&P Global Mobility, чиято основа за събиране на данни е различна, както ясно бе обяснено в документа за започване на процедурата. Предоставените от Комисията диапазони показаха резултата от изчислението на пазарните дялове въз основа на тези два модула. За 2021 г. Комисията не предостави диапазон, тъй като резултатът от изчислението на пазарния дял бе един и същ за двата модула с данни.

(170) ПКНР и CCCME заявиха също така, че твърденията на Комисията за китайския свръхкапацитет са неточни и че значителна част от производствения капацитет за BEV в Китай може да се дължи на производството на BEV в Съюза. Дружество 24 заяви, че анализът на Комисията на свободния капацитет в Китай не е достатъчно подробен, тъй като при него не са взети предвид различните сегменти на пазара и развитието на политиката в Китай и в трети държави, което ще увеличи търсенето на BEV във всички сегменти в бъдеще. Освен това ПКНР и CCCME изтъкнаха, че Комисията не е направила оценка на очаквания растеж на търсенето на вътрешния пазар в Китай, въпреки че Китай е най-големият пазар на BEV в света и че по-голямата част от производството на BEV в Китай е предназначена за китайския вътрешен пазар, и на капацитета за поемане на количества на други пазари. Дружество 24 заяви, че Комисията не е направила достатъчна оценка на развитието и тенденциите на пазарите на BEV в трети държави.

(171) Комисията счете, че в документа за започване на процедурата е предоставила достатъчно информация относно капацитета и свободния капацитет в Китай. По-специално Комисията обясни, че няколко източника са заявили, че свободният капацитет е около 50 % в Китай и се очаква да нарасне в бъдеще, тъй като се изграждат още фабрики. Въпреки че Китай действително е най-големият пазар на BEV, той също така е експортно ориентиран. Голям брой китайски дружества за BEV изразиха публично интереса си да изнасят BEV за Съюза и произвеждат модели BEV специално за пазара на Съюза, както бе обяснено в документа за започване на процедурата. Освен това в документа за започване на процедурата Комисията обясни, че третият по големина пазар на BEV след Китай и Съюза е САЩ, който на практика е затворен за китайските производители износители с оглед на общия размер на вносните мита в размер на 27,5 % (2,5 % мита и 25 % мита ([21]) въз основа на раздел 301 от Търговския закон от 1974 г. ([22])). Други по-малки пазари, като Турция и Индия, също имат високи вносни мита върху вноса на BEV от Китай. По време на разследването Комисията ще направи задълбочена оценка на капацитета за поемане на количества от китайския свободен капацитет на други пазари.

(172) CCCME заяви, че Комисията не е направила оценка дали китайският внос на BEV и BEV от Съюза са в конкурентни отношения и са взаимозаменяеми, така че първият посочен внос да може да създаде опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза за производство на BEV. В това отношение CCCME се позова на докладите на Апелативния орган по спора *Китай — HP-SSST (Япония и ЕС)* ([23]).

(173) Комисията отбеляза, че в този доклад се прави позоваване на съответната оценка, която Комисията трябва да извърши по време на разследване, а не в жалба или документ за започване на процедура, при които равнището на доказателствата е по-ниско, отколкото по време на разследване. Освен това в документа за започване на процедурата в раздел 5.4.2 Комисията изложи сравнението на цените между китайските BEV и BEV от Съюза въз основа на сегменти в смисъл на продуктови видове, в раздел 5.4.4 Комисията обясни компонентите на производствените разходи за BEV, които са едни и същи за китайските производители износители и за производителите от Съюза, в раздел 5.5 Комисията стигна до заключението, че китайските производители на BEV са увеличили значително навлизането си на пазара на ЕС за много кратък период от време на цени, значително по-ниски в сравнение с цените на промишлеността на Съюза, след което в раздели 6.2 и 6.3 Комисията обясни защо пазарът на Съюза е привлекателен за китайските производители, особено за определени китайски производители износители, които Комисията представи в раздел 6.3. Също така в раздел 7.1 относно причинно-следствената връзка Комисията обясни, че присъствието на китайски автомобили на пазара на Съюза в големи обеми на значително по-ниски цени от цените на промишлеността на Съюза няма да позволи на промишлеността на Съюза да изгради съответна промишленост за производство на BEV на пазара на Съюза. По тази причина на етапа на започване на процедурата имаше достатъчно доказателства, които сочат, че китайските BEV и BEV от Съюза са в пряка конкуренция и са взаимозаменяеми. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(174) Дружество 24 заяви, че няма доказателства, сочещи, че вносът на BEV от Китай, за които се твърди, че са субсидирани, би довел до опасност от причиняване на съществена вреда на промишлеността на Съюза за производство на BEV, като се вземе предвид i) разрастващата се промишленост на Съюза за производство на BEV, която според дружество 24 не е в уязвимо положение, ii) очаквания растеж на пазара на BEV в Съюза и iii) промените във вноса от други трети държави. Дружество 24 също така заяви, че Комисията не е взела предвид сегментирането на пазара на леки пътнически автомобили, докато този елемент е от значение, тъй като би показал, че ниските цени на китайските BEV в един пазарен сегмент не могат да предизвикат твърдяната опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза, която работи в различни пазарни сегменти. Освен това дружество 24 заяви, че дори да съществува опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза, тази заплаха не се дължи на вноса на BEV от Китай, поради i) това, че голяма част от промишлеността на ЕС е насочена към автомобили с ДВГ, където тя има конкурентно предимство и едва наскоро е започнала да инвестира на пазара на BEV, ii) ниските инвестиции в глобална верига за доставки на електрически акумулаторни батерии и iii) липсата на достъпни суровини за производството на акумулаторни батерии и високите цени на енергията, като тези фактори са утежнени от външни сътресения, най-вече руската агресия в Украйна.

(175) ПКНР изтъкна, че Комисията не е оценила правилно i) вноса от трети държави, ii) самостоятелно извършения внос от страна на производителите на BEV от Съюза на BEV от Китай — това е било посочено и от CCCME, и iii) промените в моделите на потребление.

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

([22]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce.

([23]) Доклад на Апелативния орган, *Китай — HP-SSST (Япония и ЕС)*, т. 5.262.

(176) CCCME заяви, че Комисията не е взела предвид по подходящ начин други известни фактори, които има риск да причинят вреда на производителите на BEV от Съюза в бъдеще, като i) зависимостта на производителите на BEV от Съюза от акумулаторни батерии и други компоненти от трети държави, което засяга тяхната конкурентоспособност като цяло и в случай на смущения във веригата на доставки, като например по време на пандемията от COVID-19 и войната между Русия и Украйна, ii) инфлационния натиск и високите цени на енергията в Съюза, iii) политиката на ЕС за насърчаване на биогоривата, iv) конкуренцията между автомобилите с ДВГ и BEV, v) ситуацията, свързана със започване на дейност от страна на няколко производители на BEV от Съюза и техния ограничен мащаб на производство, и vi) ценовата политика на традиционните производители на автомобилни марки от ЕС, произвеждащи BEV, както и конкуренцията между производителите в рамките на ЕС.

(177) Промишлеността на Съюза за производство на BEV действително отбелязва растеж в съответствие с пазара на Съюза, който постепенно преминава от превозни средства с ДВГ към BEV. В документа за започване на процедурата обаче Комисията допълнително обясни, че от наличната информация става ясно, че промишлеността на Съюза за производство на BEV ще е близо до точката на рентабилност при стопанската си дейност в областта на BEV и се очаква тя да достигне рентабилни равнища около 2025 г. Слабите резултати на промишлеността се дължат главно на високите разходи за акумулаторни батерии и скъпоструващите усилия в областта на научноизследователската и развойна дейност при все още относително ниски обеми. За да остане конкурентоспособна, промишлеността на Съюза за производство на BEV има нужда да инвестира непрекъснато по-специално в заводи за акумулаторни батерии и в научноизследователска и развойна дейност за създаване на нови модели BEV. Докато понастоящем положението е устойчиво, тъй като повечето производители на BEV от Съюза биха могли да извършват кръстосано компенсиране с по-високите маржове, които постигат от продажбата на превозни средства с ДВГ, тази възможност обаче постепенно ще намалява с прехода на пазара на Съюза към пълна електрификация. С други думи, бъдещата рентабилност на промишлеността на Съюза за производство на BEV ще зависи в голяма степен от осигуряването на големи обеми на производство и продажби на BEV. Освен това, както бе обяснено в документа за започване на процедурата, промишлеността на Съюза е необходимо да продължи да увеличава продажбите си на BEV на пазара на Съюза в големи обеми. Присъствието на китайски BEV на пазара на Съюза в големи обеми на значително по-ниски цени от цените на промишлеността на Съюза няма да позволи на промишлеността на Съюза да изгради съответна промишленост за производство на BEV на пазара на Съюза.

(178) Данните, предоставени в документа за започване на процедурата, се основаваха на публично достъпната информация, с която Комисията разполагаше преди започването на разследването. Преди започването на разследването Комисията не разполагаше с информация, която да сочи, че е необходим анализ на сегментите. Комисията проучи допълнително този въпрос в хода на разследването и стигна до заключението, че анализ на сегментите не е обоснован, нито подходящ в този случай, както е обяснено в съображения 1041—1049.

(179) Освен това не бе необходимо Комисията да включи в документа за започване на процедурата изчерпателен списък на факторите, които биха могли да доведат до опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза, тъй като необходимото равнище на доказателствата в документа за започване на процедурата е значително по-ниско, отколкото по време на разследването, с което се налагат изравнителни мерки. В документа за започване на процедурата Комисията оцени промените във вноса от трети държави и други фактори, оказващи влияние върху резултатите на промишлеността на Съюза, като например недостига на полупроводници, трудностите при набавянето на достатъчно суровини и инфраструктурата за зареждане с електроенергия. По време на разследването Комисията ще направи подробна оценка на тези фактори, както е посочено в раздел 6.2. Поради това тези твърдения бяха отхвърлени.

(180) Що се отнася до интереса на Съюза, макар да признава, че Комисията обикновено не разглежда интереса на Съюза от започването на разследване, ПКНР заяви, че при настоящото разследване такава оценка би била уместна и подходяща, тъй като разследването е започнато *ex officio* и не изглежда да се подкрепя от производителите на BEV от Съюза. ПКНР счита, че започването на настоящото разследване е нелогично за ЕС и че налагането на мерки би било в противоречие с интереса на Съюза, тъй като: i) разследването няма да е от полза за промишлеността на Съюза за производство на BEV и ако бъдат наложени мерки, това би създало проблеми с финансовата достъпност и наличността на BEV в Съюза, и ii) разследването не е в съответствие с целите на ЕС в областта на климата и екологичната енергия.

(181) Няма правно изискване за включване на оценка на интереса на Съюза нито в жалба, нито в документ за започване на процедура при разследвания, които са започнати *ex officio*. Освен това Комисията изрази категорично несъгласие с твърденията на ПКНР, посочени в съображение 180. В хода на разследването Комисията разгледа подробно аспектите на интереса на Съюза и представи констатациите си в раздел „Интерес на Съюза“.

(182) Доказателствата, включени в документа за започване на процедурата, представляваха информацията, с която Комисията разполагаше в разумна степен преди започването на разследването. Тъй като разследването бе започнато *ex officio*, Комисията нямаше достъп до същата информация, както в случая, когато разследването е започнато въз основа на жалба. Определена информация, като точни данни за производствените разходи и следователно за рентабилността, не е публично достъпна. Въпреки това в документа за започване на процедурата се съдържаха достатъчно доказателства, сочещи наличието на опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза, дължаща се на субсидирания внос, и наличието на причинно-следствена връзка между опасността от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза и китайския внос на BEV. Поради това Комисията счете, че разполага с достатъчно доказателства за опасност от причиняване на вреда в резултат на субсидирания внос в съответствие с основния регламент и Споразумението за СИМ.

1.6. Индивидуално разглеждане

(183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, производител износител в КНР, подаде искане за индивидуално разглеждане съгласно член 27, параграф 3 от основния регламент. Впоследствие то представи и отговори на въпросника. Това искане е в процес на разглеждане на настоящия етап от процедурата.

2. ПРОДУКТ, ПРЕДМЕТ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО, РАЗГЛЕЖДАН ПРОДУКТ И СХОДЕН ПРОДУКТ

2.1. Продукт, предмет на разследването

(184) Продуктът, предмет на разследването, са нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, с изключение на превозните средства от категории L6 и L7 съгласно Регламент (ЕС) № 168/2013 ([24]), задвижвани (независимо от броя на движещите се колела) от само един или повече електродвигатели, включително тези с устройство с вътрешно горене за увеличаване на пробега (спомагателна силова установка), понастоящем класирани в код по КН ex 8703 80 10 (код по ТАРИК 8703 80 10 10) („продуктът, предмет на разследването“). Мотоциклетите остават извън обхвата на настоящото разследване.

(185) В определението на продукта, предмет на разследването, посочено в известието за започване, не бе включено изрично позоваване на устройството за увеличаване на пробега. Комисията обаче счете за необходимо да поясни, че превозните средства с устройство за увеличаване на пробега (спомагателна силова установка), състоящо се от малък двигател с вътрешно горене, свързан с електрически генератор, което се използва за зареждане на акумулаторната батерия, докато превозното средство се задвижва, също представляват определен вид BEV. Този вид BEV имат едни и същи физически характеристики и употреба и се конкурират с другите видове BEV, които нямат устройство за увеличаване на пробега. През разглеждания период BEV от този вид са внасяни от Китай и са произвеждани в Съюза в малки количества. Поради това в анализа на Комисията бяха включени данни за този вид BEV за периода след започването на процедурата.

2.2. Разглеждан продукт

(186) Разглежданият продукт е продуктът, предмет на разследването, с произход от Китай („разглежданият продукт“).

2.3. Сходен продукт

(187) Разследването показа, че следните продукти имат едни и същи основни физически и технически характеристики, както и едни и същи видове основна употреба:

разглежданият продукт, когато се изнася за Съюза;

а) продуктът, предмет на разследването, произвеждан и продаван на вътрешния пазар в Китай; и

б) продуктът, предмет на разследването, произвеждан и продаван в Съюза от промишлеността на Съюза.

(188) Поради това Комисията реши, че за целите на настоящото разследване тези продукти са сходни продукти по смисъла на член 2, буква в) от основния регламент.

([24]) Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

2.4. **Коментари относно обхвата на продукта**

(189) Коментари относно обхвата на продукта бяха получени от Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (XEV) и Green World Mobility.

(190) XEV е китайски производител износител на четириколесни превозни средства, предлагани на пазара под марката „XEV“ и изнасяни за Съюза. Основният му модел е XEV YOYO.

(191) XEV заяви, че XEV YOYO е изцяло електрическо четириколесно превозно средство от категория L7 в съответствие с категориите превозни средства, определени в приложение I към Регламент (ЕС) № 168/2013 ([25]). Според XEV то се различава от моторните превозни средства за превоз на пътници и техния багаж, посочени като превозни средства от категория M съгласно определените в член 4 от Регламент 2018/858 ([26]) категории превозни средства. Освен това XEV заяви, че поради различия от физическо и техническо естество четириколесните превозни средства от категория L7 нямат прилики с BEV, към които е насочено разследването. Като някои от тях XEV посочи, че XEV YOYO има по-ниски показатели по отношение на мощността, капацитета на батерията, максималния обхват, теглото на оборудваното превозно средство и максималната скорост в сравнение с някои малки BEV от категория M, в допълнение към различните изисквания за лицензиране и различните размери на регистрационния номер. XEV също така изтъкна различните видове употреба и възприятие от страна на потребителите.

(192) Поради това XEV поиска от Комисията да потвърди, че четириколесните превозни средства, като XEV YOYO, не се считат за BEV за целите на настоящото разследване и следователно не попадат в обхвата на определението на продукта, предмет на разследването.

(193) Анализът на Комисията потвърди, че действително четириколесните превозни средства (категория L6 и L7) нямат едни и същи физически и технически характеристики като задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства, обхванати от разследването. По-специално с оглед на физическите и техническите характеристики четириколесните превозни средства се определят чрез ограничения по отношение на максималната скорост, теглото, мощността на двигателя и седалките, докато при задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства, попадащи в обхвата на разследването, няма такива ограничения. Поради това Комисията стигна до заключението, че четириколесните превозни средства не са част от продукта, предмет на разследването, и следователно не са обхванати от разследването. Вследствие на това бе установено, че износът на четириколесни превозни средства в Съюза *inter alia* от XEV не е засегнат от настоящото разследване.

(194) Green World Mobility внася от Китай електрически мотопеди и някои електрически превозни средства, предназначени за хора с увреждания. Green World Mobility заяви, че тези превозни средства се различават от продукта, предмет на разследването. Всъщност мотопедите попадат в категория L6, както е определена в Регламент (ЕС) № 168/2013, докато внасяните от Green World Mobility електрически превозни средства, предназначени за хора с увреждания, са били класифицирани в миналото в код по КН 8713 90 00. Впоследствие обаче митническите органи на Нидерландия са ги прекласифицирали в код по КН 8703 80 10. В такива превозни средства могат да се возят максимум двама души и те могат да се движат с максимална скорост от 45 km/h по обществените пътища. Накрая, Green World Mobility потвърди, че те също са класифицирани в категория L, както е определена в Регламент (ЕС) № 168/2013.

(195) Анализът на Комисията потвърди, че мотопедите и видът внасяни от Green World Mobility електрически превозни средства, предназначени за хора с увреждания, нямат едни и същи физически и технически характеристики като задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства, попадащи в обхвата на разследването. Поради това Комисията стигна до заключението, че тези продукти не са част от продукта, предмет на разследването, и следователно не са обхванати от разследването.

([25]) Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

([26]) Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

3. СУБСИДИРАНЕ

3.1. Въведение: Представяне на правителствени планове, проекти и други документи

(196) Преди да анализира твърденията за субсидиране под формата на субсидии или програми за субсидиране, Комисията направи оценка на правителствените планове, проекти и други документи, които са от значение за анализа на разследваните програми за субсидиране.

(197) Като предварителна забележка Комисията посочи, че цялостната икономическа структура на Китай се характеризира с особено силна роля на държавата, като държавните органи на свой ред се контролират от Китайската комунистическа партия (ККП) — управляващият държавата политически субект. В резултат на това предприятията в Китай работят в специфична среда, която — за разлика от западните икономики, в които пазарните сили представляват водещият организационен принцип — включва множество механизми, осигуряващи на ПКНР значителна степен на контрол върху всеки аспект на икономическата дейност в държавата. Този строг контрол не позволява на икономическите оператори да действат като рационални пазарни оператори, стремящи се да увеличават максимално печалбите, и всъщност ги принуждава да действат като държавен орган, като изпълняват неговите политики и планове.

(198) Следните характеристики са от най-голямо значение за предаването на политическите решения на ПКНР при ежедневното бизнес поведение на икономическите оператори: *i)* доктрина за социалистическа пазарна икономика, *ii)* ръководство от страна на ККП, *iii)* система за промишлено планиране, *iv)* финансова система.

(199) Доктрината за социалистическа пазарна икономика, въплътена в китайската конституция ([27]), предоставя на държавата присъщ и всеобхватен контрол върху икономиката, надхвърлящ традиционните стандарти за установяване на регулаторна рамка, в която участниците на пазара са свободни да действат. По-специално съгласно член 6 от Конституцията: „Основата на социалистическата икономическа система на Китайската народна република е социалистическата публична собственост върху средствата за производство [...]. В началния етап на социализма държавата поддържа основната икономическа система, в която водеща е публичната собственост, като успоредно се развиват различни форми на собственост, и се придържа към система на разпределение, при която е водещо разпределението според труда, като едновременно съществуват различни начини на разпределение“. Освен това в съответствие с член 15 от Конституцията: „Държавата прилага социалистическа пазарна икономика. *Държавата укрепва икономическото законодателство, подобрява макрорегулирането и контрола*. Държавата забранява в съответствие със закона на всяка организация или лице да нарушава социално-икономическия ред“. Освен това с член 11 от конституцията на държавата се възлагат правомощия за намеса, която надхвърля защитата на правата и интересите на непубличните сектори, тъй като държавата „насърчава, подкрепя и ръководи развитието на непубличните сектори на икономиката и в съответствие със закона упражнява надзор и контрол върху непубличните сектори на икономиката“.

(200) Тези основни конституционни принципи са отразени във всички съответни законодателни актове ([28]), в които се подчертава, че социалистическата пазарна икономика е водещият принцип, на който се основава китайската икономика. Освен това държавата под ръководството на ККП действително използва широко различни инструменти — както за стимулиране, така и за ограничаване — за насочване на икономиката към социалистическа модернизация, т.е. към цели (включително цели на промишлената политика), определени от ПКНР.

([27]) Конституция на КНР, приета на 4 декември 1982 г., във вида, в който е изменена; на разположение на следния адрес: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Вж. например членове 1 и 206 от Гражданския кодекс на КНР, съгласно които: „Настоящият закон е формулиран [...] с цел защита на законните права и интереси на лицата в рамките на гражданското право, регулиране на гражданскоправните отношения, поддържане на социалния и икономическия ред, удовлетворяване на нуждите при развитието на социализма с китайски характеристики и опазване на основните социалистически ценности“ и „[д]ържавата поддържа и подобрява основните социалистически икономически системи, като системата на собственост, при която различни форми на собственост се развиват съвместно, а основен елемент е публичната собственост, системата на разпределение, при която съществуват съвместно множество форми на разпределение, а основен елемент е разпределението според труда, както и системата на социалистическа пазарна икономика. *Държавата консолидира и развива публичния сектор на икономиката и насърчава, подкрепя и ръководи развитието на непубличния сектор на икономиката*. „Държавата прилага социалистическа пазарна икономика […]“; на разположение на следния адрес: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Аналогично, съгласно член 1 от Закона за дружествата на КНР: „Законът за дружествата на Китайската народна република [...] е приет с цел стандартизиране на организацията и дейностите на дружествата, защита на законните права и интереси на дружествата, акционерите и кредиторите, опазване на социалния и икономическия ред и насърчаване на развитието на социалистическата пазарна икономика“; на разположение на следния адрес: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Ръководната роля на ККП, въпреки че тя е официално заложена в конституцията на държавата ([29]), както и в съответното вторично законодателство и в устава на самата партия ([30]), на практика се изразява под различни форми, по-специално тъй като в Китай не съществува разделение на властите и партията упражнява пълен контрол върху законодателната ([31]), изпълнителната ([32]) и съдебната ([33]) власт като част от държавния апарат; освен това държавата осъществява надзор над ключови области на икономиката, включително финансовия сектор и промишлените сектори, считани за стратегически, по-специално чрез собствеността и/или чрез назначаване и ротация на ключов персонал; също така създаването на партийни звена е задължително във всички както държавни, така и частни предприятия, в които има повече от трима членове на партията ([34]) (вж. също съображение 785), а партийните структури в рамките на предприятията често претендират за правото да участват в процеса на вземане на оперативни решения в дружествата (вж. също съображение 786). Всички тези механизми за контрол осигуряват на ККП упражняването на строг контрол върху икономиката на държавата и позволяват на партията да формулира и прилага своите икономически политики в съответствие със стратегическите си съображения и приоритети.

(202) Посоката на развитие на китайската икономика в значителна степен се определя от сложна система на планиране, при която се набелязват приоритети и се определят цели, върху които органите на управление на централно и местно равнище трябва да се съсредоточат. На всички равнища на управление съществуват съответни планове, които обхващат всички сектори на икономиката. Целите, определени посредством инструментите за планиране, са с обвързващ характер и органите на всяко административно равнище наблюдават изпълнението на плановете от органите на съответното по-ниско равнище на управление. Като цяло системата на планиране в КНР води до насочването на ресурси към сектори, определени от правителството за стратегически или за важни в друго отношение за политиката, вместо до разпределянето им съгласно пазарните сили ([35]).

(203) За да разпределят ресурсите в съответствие с политическите приоритети на ПКНР, инструментализирането на финансовия сектор е от съществено значение за китайските органи. Финансовата система на Китай продължава да бъде доминирана от банковия сектор, който се контролира от държавата (вж. също раздел 3.5.1, по-специално подраздел 3.5.1.3) посредством собствеността (вж. съображение 465), както и чрез лични връзки. Съответно ПКНР, в качеството си на мажоритарен/контролиращ акционер, има правомощието да извършва назначения на най-важните длъжности в управлението на държавните банки със стратегическа мисия (вж. съображение 454), както и в банките, които са частично или изцяло собственост на самата държава или на държавни юридически лица (вж. съображение 468).

(204) Освен това в устава на най-големите китайски банки редовно се съдържа специална глава относно създаването на партиен комитет ([36]). Например съгласно устава на Китайската промишлена и търговска банка (ICBC) „председателят на съвета на директорите на банката и секретарят на партийния комитет са едно и също лице“ ([37]). В член 53 са изброени задълженията на партийния комитет, включително наблюдението на практическото изпълнение на решенията на партията и държавата в банката. Партийният комитет също така играе роля при

([29]) Вж. член 1 от Конституцията. „Социалистическата система е основната система на Китайската народна република. Определящата черта на социализма с китайски характеристики е ръководството на Китайската комунистическа партия. Никоя организация или лице няма право да причинява вреда на социалистическата система“.

([30]) Вж. Общата програма към Устава на ККП, съгласно която: „Ръководството на Китайската комунистическа партия е най-съществения признак на социализма с китайски характеристики и е най-силната страна на тази система. Партията е върховният орган, осъществяващ политическото ръководство. Партията упражнява цялостно ръководство във всички области на дейност и във всички части на държавата“; на разположение на следния адрес: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (посетен на 3 юни 2024 г.).

([31]) Относно състава на Общокитайското събрание на народните представители и връзката му с Китайската комунистическа партия вж. например: https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Вж. на следния адрес: https://www.gov.cn/.

([33]) Вж. член 12 от Закона за съдебната власт в КНР, който предвижда, че съдиите трябва да „[с]пазват [...] Конституцията на Китайската народна република и да поддържат ръководството на Китайската комунистическа партия и социалистическата система“; на разположение на следния адрес: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Вж. член 30 от Устава на ККП. „Низова партийна организация се създава във всяко предприятие, [...], правителствен орган, [...] и всяка друга низова [организация, в която работят хора], в които има трима или повече пълноправни членове на партията“.

([35]) Работен документ на службите на Комисията относно значителните нарушения в икономиката на Китайската народна република за целите на разследванията за търговска защита, 20 декември 2017 г., SWD(2017) 483 final/2 („доклад за Китай от 2017 г.“) — глава 4, стр. 41—42, стр. 83. Вж. също актуализирания Работен документ на службите на Комисията относно значителните нарушения в икономиката на Китайската народна република за целите на разследванията за търговска защита, 10 април 2024 г., SWD(2024) 91 final („доклад за Китай“) — глава 4, стр. 57—59, стр. 99.

([36]) Устав на ICBC, глава 6, членове 52—53; на разположение на следния адрес: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) *Пак там*, член 52.

подбора и оценяването на персонала, заедно със съвета на директорите. И накрая, партийният комитет трябва да участва в обсъждането на „основните оперативни и управленски въпроси и основните въпроси, свързани с интересите на служителите, и да прави коментари и предложения“ ([38]). Освен това, съгласно разпоредбите относно съвета на директорите, с партийния комитет трябва да се извършват консултации преди вземането на решения по съществени въпроси ([39]). В устава на Китайската земеделска банка се съдържа идентичен изказ в член 58 относно създаването на партийния комитет и в член 161 относно участието на комитета при обсъждането на основните въпроси ([40]).

(205) Освен възможността на ПКНР да контролира банковия сектор чрез собствеността и организационната структура, посоченото правителство упражнява контрол върху сектора и с оглед на приложимото законодателство на Китай (вж. 3.5.1.5 за анализа на съответните нормативни документи), с което от банките се изисква при вземането на финансови решения последните да бъдат съгласувани с целите на промишлената политика на държавата.

(206) В заключение всички тези елементи показват, че структурата на правната и политическата система в КНР се основава на упражняването на строг контрол от страна на правителството върху всички аспекти на икономиката и търговията, тъй като те са централно управлявани и наблюдавани от ПКНР. Икономическите оператори са неразделна част от тази система не като участници на свободния пазар, които имат за цел да вземат бизнес решения, обусловени единствено от икономическата логика и максималното увеличаване на печалбата, а по-скоро като един от основните участници при изпълнението на всеобхватните политики и техните специфични цели, определени от ПКНР на централно равнище.

3.2. Правителствени планове и политики в подкрепа на промишлеността за производство на BEV

(207) В този контекст Комисията установи, че всички разгледани при оценката субсидии и програми за субсидиране са част от изпълнението на провежданата от ПКРН политика на централно планиране за насърчаване на промишлеността за производство на BEV поради изложените по-долу причини.

(208) ПКНР счита промишлеността за производство на BEV за отрасъл от стратегическо значение и постоянно подчертава политическата подкрепа за ускореното развитие на сектора поне от 2010 г. насам. Такава категоризация е от съществено значение, тъй като с нея се определя обхватът на дадени сектори чрез различни специфични политики и мерки за подкрепа, предназначени да стимулират развитието във всеки сектор ([41]).

(209) Това е видно от редица документи относно промишлената политика, които последователно са започнали да се прилагат поне от 2010 г. насам и са изброени по-долу.

Решение № 40 на Държавния съвет за приемане и изпълнение на „Временни разпоредби за насърчаване на преструктурирането на промишлеността“

(210) Решение № 40 на Държавния съвет на Китайската народна република е правен документ, публикуван през 2005 г., чиято цел е да насърчи преструктурирането на промишлеността в Китай чрез насърчаване на развитието на високотехнологичните отрасли и премахването на остарелите производствени мощности. С Каталога с насоки за преструктуриране на промишлеността, който представлява мярка за изпълнение на Решение № 40, се определя основата с насоки и указания за вземането на инвестиционни решения чрез определяне на промишлените сектори, които следва да се ползват от привилегирован достъп до кредитиране. Той съдържа също така насоки за ПКНР как да управлява инвестиционни проекти и как да изготвя и провежда политики в областта на публичното финансиране, данъчното облагане, кредитирането, ползването на земя, вноса и износа. През февруари 2013 г. и 2019 г. Националната комисия за развитие и реформи (НКРР) публикува и впоследствие измени каталог с насоки за преструктуриране на промишлеността.

(211) Както документът от 2013 г., така и този от 2019 г. се отнасят до промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници (NEV), която включва BEV, като насърчаван отрасъл.

([38]) *Пак там*, член 53, параграф 3.
([39]) *Пак там*, член 144.
([40]) Устав на Китайската земеделска банка; на разположение на следния адрес: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Доклад за Китай от 2017 г. — глава 2, стр. 17 и стр. 20.

Решение на Държавния съвет от 2010 г. за ускоряване на развитието на стратегическите нововъзникващи промишлени сектори

(212) В решението на Държавния съвет от 2010 г. за ускоряване на развитието на стратегическите нововъзникващи промишлени сектори ([42]) ПКНР е определило сектора на NEV сред отраслите, които трябва да бъдат модернизирани приоритетно.

(213) Съгласно член II от решението ПКНР поема ангажимента да „отдаде приоритет на насърчаването и развитието на отрасли като енергоспестяване, опазване на околната среда, информационни технологии от ново поколение, биология, производство на оборудване от висок клас, нови енергийни ресурси, нови материали, автомобили, използващи нови енергийни източници, и т.н.“.

(214) В решението се съдържа също така изрично посочена дългосрочна цел за развитие на промишлеността, която включва и създаването на големи предприятия с дейност в световен мащаб: „До 2020 г. [...] новите енергийни ресурси, новите материали и промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници, ще се превърнат в авангардни отрасли на националната икономика. Възможността за иновации ще бъде подобрена значително, ще осъществим контрол над редица технологии от основно и ключово значение, а в някои области ще бъде достигната водеща позиция на световно равнище. Ще бъде сформирана група от големи предприятия с международно влияние и група от енергични малки и средни предприятия“ ([43]).

(215) Определянето на NEV като стратегическа промишленост показва на всички равнища на управление значението, което ПКНР придава на сектора, като по този начин става ясно, че на централно равнище ще последва изготвянето на допълнителни политики в подкрепа на промишлеността, които се очакват на по-ниските равнища на администрацията на държавата.

План за развитие на промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници (2012—2020 г.)

(216) Подкрепата за развитието на промишлеността за производство на NEV вече е отразена в 12-ия национален петгодишен план (*ПГП*) ([44]) за периода 2011—2015 г. и бе включена по-конкретно в Плана за развитие на промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници (2012—2020 г.) ([45]), в който се споменава, че „посочените в настоящия план превозни средства, използващи нови енергийни източници, включват основно изцяло електрическите превозни средства, хибридните превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа и превозните средства с горивни елементи. При енергоспестяващите превозни средства се имат предвид превозни средства, при които двигателят с вътрешно горене е основна енергозахранваща система [...] ([46])“.

(217) В плана освен това се уточнява, че макар „китайските превозни средства, използващи нови енергийни източници, като цяло да предоставят основа за въвеждане на промишлено производство и прилагане на ключови технологии, като акумулаторните батерии, двигателите, електронното управление и системната интеграция отбелязаха значителен напредък, а изцяло електрическите превозни средства и хибридните превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа започнаха да се пускат на пазара в малки обеми“, продължават да съществуват значителни пречки пред развитието на сектора: „все още не е осъществен пробив при ключовите технологии за китайските превозни средства, използващи нови енергийни източници, и при някои основни компоненти, цената на продукта е висока, мерките за подкрепа на промишлеността за производство на NEV не са съвършени и въвеждането на промишлено производство по отношение на сектора на NEV и неговото развитие с оглед на пазарната реализация е ограничено; ключовите основни технологии за енергоспестяване при автомобилите не са напълно усвоени [...]“.

(218) В този контекст ПКНР формулира общата цел на промишлената политика за сектора, както следва: „трябва да се възползваме от тази възможност и да насърчим процеса на внедряване, да ускорим установяването и развитието на промишленост за производство на енергоспестяващи автомобили и автомобили, използващи нови енергийни източници, да насърчаваме оптимизацията и модернизирането на автомобилната промишленост и да осъществим прехода от голяма към мощна автомобилна промишленост“.

(219) Методите за постигане на тези *цели*, които се основават предимно на държавни механизми за подкрепа, също са посочени в плана: „Придържане към комбинацията от насоки на правителството и движещата сила на пазара. В периода на установяване на промишлеността активно ще предоставяме насоки за планиране и политически стимули, ще събираме научни, технологични и промишлени ресурси, ще насърчаваме разработването и производството на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, и ще направляваме потреблението на пазара. След като промишлеността навлезе в периода на зрелост, да се използва пълноценно водещата роля на пазара в промишленото развитие [...]“ ([47]).

([42]) На разположение на следния адрес: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Вж. член II, параграф 3 от решението.
([44]) Вж. глава 10, раздел 3 от плана; на разположение на следния адрес: https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%20%282011-2015%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf.
([45]) На разположение на следния адрес: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Вж. член 1 от плана.
([47]) Вж. член 2, параграф 2 от плана.

(220) В този член от плана се посочва, че насоките на ПКНР относно пазара са приложими не само по отношение на *производството* на завършени NEV, но и по отношение на техните части: „Придържане към комбинацията от установяване на промишлени сектори и укрепване на поддържащите мощности. Чрез придаване на водеща роля на цялото превозно средство, промишлената верига се установява и се стимулира нейното ускорено развитие, като например това на акумулаторните батерии, двигателите, автомобилната електроника, усъвършенстваните двигатели с вътрешно горене и високоефективните видове силово предаване“ ([48]).

(221) След посочването на целите и методите за тяхното постигане, в плана се определят конкретни (количествени) цели: „До 2015 г. кумулативното количество на производството и продажбите на изцяло електрически превозни средства и хибридни превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа ще достигне 500 000 единици; до 2020 г. производственият капацитет за изцяло електрически превозни средства и хибридни превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа ще достигне 2 милиона единици, а кумулативното количество на производството и продажбите ще надхвърли 5 милиона единици [...]“ ([49]). В крайна сметка в плана са изброени държавните механизми за подкрепа, в рамките на които секторът на NEV би бил допустим, като са обхванати области като съдействие, свързано с определянето на международни стандарти или с набирането и отглеждането на таланти, като държавната подкрепа е съсредоточена върху различни форми на финансово подпомагане със следните подраздели:

— Безвъзмездни средства („Централното правителство осигурява средства за предоставяне на подходяща подкрепа за изпълнението на проекти за технологични иновации в областта на енергоспестяващите превозни средства и превозните средства, използващи нови енергийни източници, предоставя насоки на предприятията за увеличаване на инвестициите в технологично развитие, инженеринг, изготвяне на стандарти, реализация на пазара и други етапи от развитието и за изграждане на система за технологични иновации, при която се съчетават производствената дейност, образованието и научните изследвания; предоставя субсидии за демонстриране на енергоспестяващите превозни средства и превозните средства, използващи нови енергийни източници, в областта на обществените услуги и закупуване от частни лица на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и насърчава потребителите да купуват и използват енергоспестяващи превозни средства [...].“);

— Подкрепа в областта на данъчната политика („Предприятията за енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, както и за техните ключови части и компоненти, които са признати за допустими за получаване на данъчни стимули във връзка с доходите на високотехнологичните предприятия, могат да се ползват от съответните преференциални политики в съответствие със закона.“);

— Подкрепа в областта на финансовите услуги („Осигуряване на насоки за финансовите институции за създаване на системи за управление на кредити и за оценка на заеми с цел насърчаване на развитието на промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, активно насърчаване на иновациите в областта на финансовите продукти, като например финансиране на залози, имащи отношение към интелектуалната собственост, ускоряване на установяването на многостепенна система от гаранции, включително чрез финансово участие и инвестиции в социален капитал, всеобхватно използване на компенсирането на рисковете и на други политики и насърчаване на предоставянето на по-голяма финансова подкрепа.“); и

— Подкрепа в областта на рисковия капитал („Фонд за рисков капитал за превозни средства, използващи нови енергийни източници, който отговаря на изискванията, може да кандидатства за финансово участие на централно равнище в съответствие с нормативната уредба и да насочва социалните фондове към инвестиции в промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, по различни начини“).

Ръководни становища за ускоряване на популяризирането и използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници

(222) През 2014 г. Държавният съвет публикува „Ръководни становища за ускоряване на популяризирането и използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници“ ([50]) (Guobanfa [2014 г.] № 35) (наричани също „*Ръководни становища относно NEV*“). Ръководните становища относно NEV имат за цел да се „съчетае господстващото положение на пазара с държавна подкрепа“ ([51]), като се предвиждат различни форми на държавна подкрепа за развитието на промишлеността, като например местни планове за насърчаване на NEV, плащане на субсидии, финансова подкрепа, облигации и др.

(223) Целите и инструкциите, съдържащи се в 14-ите петгодишни планове, често се допълват от планове за изпълнение, планове за действие, ръководни становища, насоки и т.н. Ръководните становища са документи, издавани от правителството, чиято цел е да направляват поведението на промишлеността за постигане на целите на политиката на ПКНР в конкретни сектори. Въпреки че в китайската правна система ръководните становища се считат за документи с насоки, в тях се посочва конкретната държавна намеса за оформяне на различните сектори на китайската икономика ([52]). Това важи в особена степен за ръководните становища относно NEV, които включват

([48]) *Пак там.*
([49]) Вж. член 3, параграф 2 от плана.
([50]) На разположение на следния адрес: https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Вж. раздел I, точка 1 от Ръководните становища относно NEV.
([52]) Вж. например ОВ L 228, 15.9.2023 г., стр. 217—220, както и 14-и петгодишен план за национално икономическо и социално развитие и дългосрочни цели за 2035 г.

както указания „отгоре-надолу“ за местните органи на управление за изготвяне на планове и стимули за насърчаване на NEV, така и директиви на централно равнище относно отпускането на средства за възнаграждаване на градовете и предприятията, имащи особено добри резултати при насърчаването на превозни средства, използващи нови енергийни източници, както и на данъчни, финансови и инвестиционни стимули от страна на държавните органи, финансовите институции и др. Съответно ръководните становища са друг инструмент, използван от държавните органи, за да упражняват своя пряк контрол върху начина, по който промишлеността за производство на NEV разработва *китайския 13-ти национален петгодишен план*.

(224) Подобен начин на изразяване относно подкрепата за сектора може да се констатира във всички неотдавнашни документи за политиката на правителството, като се започне с 13-ия национален петгодишен план (*„13-ия ПГП“*) за периода 2016—2020 г. ([53]). Съгласно глава 1 от раздел 23 от 13-ия ПГП ПКНР възнамерява да „подпомага разработването на информационни технологии от ново поколение, превозните средства, използващи нови енергийни източници, биотехнологиите, екологосъобразните технологии и технологиите с ниски нива на въглеродни емисии, оборудването и материалите от висок клас и цифровите творчески индустрии“.

(225) Освен това в същата глава от 13-ия ПГП са изброени редица политики, които ПКНР планира да използва в подкрепа на цялостното развитие на сектора, включително от етапа на жизненоважните материали за влагане до крайния продукт, а по-специално: „i) насърчаване на използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници; ii) насърчаване на използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници, за градски обществен транспорт и таксиметрови услуги; iii) разработване на изцяло електрически превозни средства и хибридни електрически превозни средства с акцент върху постигането на напредък в ключови технологични области, като например енергийната плътност на акумулаторните батерии и температурната адаптируемост на акумулаторните батерии; iv) улесняване на развитието на мрежа от съоръжения за зареждане и услуги, които са съвместими помежду си и отговарят на единни стандарти [...]; v) гарантиране, че кумулативното общо количество на производството и продажбите на превозни средства, използващи нови енергийни източници, в Китай ще достигне пет милиона единици; vi) полагане на допълнителни усилия за събирането и обезвреждането на използваните акумулаторни батерии от превозни средства, използващи нови енергийни източници“ ([54]).

Произведено в Китай 2025

(226) През 2015 г. ПКНР публикува своята дългосрочна всеобхватна промишлена стратегия, известна като „Произведено в Китай 2025“ ([55]). В тази стратегия са определени етапни цели за модернизиране на избрани производствени сектори в държавата до 2020 г. и 2025 г. и отново се изтъква намерението на ПКНР „[д]а продължи да подкрепя разработването на електрически превозни средства и превозни средства с горивни елементи, да овладее основните технологии за нисковъглеродни, компютризирани и интелигентни автомобили, да подобри инженеринга и възможностите за въвеждане на промишлено производство по отношение на основните технологии, като стартерни батерии, задвижващи двигатели, високоефективни двигатели с вътрешно горене, усъвършенствани видове силово предаване, олекотени материали и интелигентни устройства за управление, да създаде цялостна промишлена система и система за иновации от ключовите компоненти до комплектованите превозни средства и да насърчава интегрирането на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, с независими марки на високи равнища в международен план“ ([56]) и съответно „[д]а организира и реализира редица специални проекти и големи проекти за иновации и въвеждане на промишлено производство за големи въздухоплавателни средства, авиационни двигатели и газови турбини, в областта на гражданското въздухоплаване, за интелигентни екологосъобразни влакове, енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, оборудване за морско инженерство и високотехнологични кораби, пълен набор от оборудване за интелигентни електроенергийни мрежи, машини с цифрово програмно управление (CNC) от висок клас, оборудване за ядрена енергия и медицинско оборудване от висок клас“ ([57]).

(227) За да се постигнат тези цели, в „Произведено в Китай 2025“ се подчертава необходимостта „[д]а се задълбочи реформата във финансовата област, да се разшири финансовият канал за преработвателната промишленост и да се намалят финансовите разходи, [д]а се даде възможност за възползване от предимствата на финансирането на политиката, финансирането на развитието и търговското финансиране и да се увеличи подкрепата за новото поколение информационни технологии, оборудването от висок клас и новите материали, [д]а се подкрепя Китайската експортно-импортна банка, за да се увеличат услугите за преработвателната промишленост, като се разшири полето на стопанската ѝ дейност, да се насърчи Китайската банка за развитие да увеличи заемите за производствени предприятия и да се насочват финансовите институции към иновации в продукти и стопански дейности, които са подходящи с оглед на характеристиките на производствените предприятия“ ([58]).

([53]) На разположение на следния адрес: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Вж. глава 23, каре 8 от ПГП.
([55]) Вж. на следния адрес: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Превод на английски език е на разположение на следния адрес: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Вж. раздел 3.6.6 от „Произведено в Китай 2025“.
([57]) Пак там, каре 5.
([58]) Пак там, раздел 4.3.

(228) Освен това в стратегията се предвижда използването на фискални инструменти: „Пълноценно използване на съществуващите канали, засилване на подкрепата с финансови средства за преработвателната промишленост, съсредоточаване върху ключови области при трансформацията и модернизирането на преработвателната промишленост, като например [...] оборудването от висок клас, [...] и създаване на благоприятна политическа среда за развитие на преработвателната промишленост. Използване на режима на публично-частно партньорство [...] за насочване на социални фондове, които да участват в изготвянето на големи проекти, в технологичните иновации в предприятията и в изграждането на инфраструктури от ключово значение за преработвателна промишленост. Въвеждане на иновации при средствата за финансова подкрепа, извършване на трансформация от „подкрепа за изграждане“ в „оперативна подкрепа“ и подобряване на ефективността на използване на финансовите фондове“ ([59]).

Наредба относно стандартите за автомобилната промишленост за производство на акумулаторни батерии

(229) Комисията също така установи, че през 2015 г. Министерството на промишлеността и информационните технологии е публикувало „Наредба относно стандартите за автомобилната промишленост за производство на акумулаторни батерии“ ([60]) („Наредбата относно стандартите“) с цел „направляване и регулиране на стабилното развитие на автомобилната промишленост за производство на акумулаторни батерии. [...] Държавата насърчава предприятията за автомобилни акумулаторни батерии да станат по-добри и по-мощни, да създават спецификации за производството на продукти и системи за осигуряване на качеството, да укрепват иновациите в областта на технологиите и управлението, да подобряват равнищата на научноизследователска и развойна дейност и на производство на продуктите и да подобряват показателите и качеството на продуктите, за да отговорят на нуждите на развитието на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници“ ([61]). В наредбата се определят изискванията по отношение на предприятията за автомобилни акумулаторни батерии, за да могат те да кандидатстват за включване в каталога на отговарящите на изискванията предприятия, като едно от тези предприятия е производител и доставчик на „автомобилни продукти на територията на Китайската народна република (с изключение на Тайван, Хонконг и Макао)“ ([62]). В резултат на това „[с]писъкът на включените в съобщението предприятия ще служи като основа за подкрепа, предоставяна по линия на съответната политика“ ([63]). След това съобщение бяха публикувани четири издания на каталог на предприятията, които отговарят на определените в Наредбата относно стандартите условия, като в него не бе включен чуждестранен производител на акумулаторни батерии ([64]). Въпреки факта, че изискванията бяха премахнати през 2019 г. със Съобщение № 22 на Министерството на промишлеността и информационните технологии на Китайската народна република ([65]), може да се приеме, че съществуването на каталог на предприятията за акумулаторни батерии е предоставило на китайските производители на акумулаторни батерии конкурентно предимство пред чуждестранните производители, когато промишлеността за производство на акумулаторни батерии е била в етапа на първоначално развитие.

План за действие за насърчаване на развитието на промишлеността за производство на акумулаторни батерии за NEV

(230) В плана за действие от 2017 г. за насърчаване на развитието на промишлеността за производство на акумулаторни батерии за NEV ([66]) се пояснява, че акумулаторните батерии са в основата на електрическите превозни средства и са от ключово значение за развитието на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници. След над десет години развитие промишлеността за производство на акумулаторни батерии в държавата е отбелязала голям напредък. Настоящите характеристики, качество и цена на свързаните с акумулаторните батерии продукти обаче все още не отговарят на нуждите от насърчаване и популяризиране на превозните средства, използващи нови енергийни източници, особено по отношение на ключовите основни материали, технологиите за интегриране на системи, производственото оборудване и процесите и др. Планът бе изготвен, за да се ускори подобряването на капацитета за развитие и равнището на промишлеността за производство на автомобилни акумулаторни батерии в държавата и да се насърчи стабилното и устойчиво развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници.

([59]) Пак там, раздел 4.4.
([60]) Съобщение № 22 от 2015 г. на Министерството на промишлеността и информационните технологии на Китайската народна република, MIIT, на разположение на следния адрес: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Раздел 1, точка 2 от Наредбата относно стандартите.
([62]) Раздел 1, точка 4 от Наредбата относно стандартите.
([63]) Раздел 8, точка 26 от Наредбата относно стандартите.
([64]) Първо издание: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; второ издание: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; трето издание: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; четвърто издание: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Съобщение № 22 от 2019 г. на Министерството на промишлеността и информационните технологии на Китайската народна република, на разположение на следния адрес: https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content_5402761.htm.
([66]) https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.

(231) Изпълнението на проекта за модернизиране на акумулаторните батерии от страна на МИТ и Министерството на науката и технологиите (МНТ) се основава на национални научни и технологични планове (специални проекти, фондове) и други общи видове подкрепа за научноизследователска и развойна дейност в областта на акумулаторните батерии, за да се постигне единна специфична енергия над 300 Wh/kg през 2020 г., непрекъснато подобрение на продуктовите показатели и ускоряване на реализацията във връзка с инсталирането и прилагането на продукти на високо равнище. Целта бе да се насърчат водещите дружества за акумулаторни батерии да установяват сътрудничество с по-големи ресурси нагоре и надолу по веригата, да се съсредоточат към постигането на пробив в областта на ключови технологии за материали и компоненти, електрохимични елементи и системи за акумулаторни батерии, значително да подобрят ефективността и безопасността на свързаните с акумулаторни батерии продукти и да се стремят да постигнат единна специфична енергия 350 Wh/kg, както и въвеждане на промишлено производство и прилагане в превозните средства на новите литиевойонни продукти със система с 260 Wh/kg.

(232) В плана също така се предвижда увеличаване на подкрепата за политиката, като се разчита на ръководната роля на държавните инвестиции в социален капитал, като се насърчава използването на социален капитал за създаване на фондове за развитие на промишлеността за производство на акумулаторни батерии и се увеличава подкрепата за технологията за въвеждане на промишлено производство на акумулаторните батерии. Съгласно плана, ако свързаните с акумулаторни батерии продукти отговарят на условията, те ще бъдат освободени от данък върху потреблението в съответствие с нормативната уредба; ако дружествата за акумулаторни батерии отговарят на условията, те ще се ползват от преференциални данъчни политики за високотехнологични предприятия, трансфер на технологии и технологично развитие в съответствие с нормативната уредба.

14-ти национален петгодишен план на Китай

(233) Без да се отклонява от стратегията „Произведено в Китай 2025“, от 14-ия национален ПГП ([67]) за периода 2021—2026 г. става ясно, че политиката на ПКНР за отдаване на приоритет и оказване на подкрепа на сектора на NEV е *продължила* и всъщност значението ѝ се увеличава. Съгласно член IX от плана китайските власти са поели ангажимент „да повишат добавената стойност на стратегическите нововъзникващи промишлени отрасли до над 17 % от БВП“. За сектора на NEV, като един от стратегическите нововъзникващи промишлени отрасли, този ангажимент предполага „постигане на пробив в областта на ключови технологии, като тези на акумулаторните батерии с високо равнище на безопасност, високоефективните задвижващи двигатели и високоефективните енергийни системи за превозни средства, използващи нови енергийни източници, и ускоряване на научноизследователската и развойната дейност във връзка с ключови компоненти, като основни технологични платформи за интелигентни (свързани) превозни средства, софтуерни и хардуерни системи, шасита с електрическо управление (без механична кормилна колона) и интелигентни терминали“ ([68]).

(234) Като се има предвид естеството на китайската система за планиране, по плановете от по-високо равнище, като например 12-ия, 13-ия или 14-ия национален ПГП, трябва да се предприемат последващи действия и те трябва да се изпълняват от всички съответни органи. В националните планове се определят изрични задължения в това отношение, като например в член LXV от 14-ия национален ПГП, съгласно който ПКНР „ще укрепи организацията, координацията и надзора на изпълнението на настоящия план и ще установи и подобри механизмите за мониторинг и оценка на планирането и изпълнението, за гарантиране на съответствието с политиката, както и за оценяване и надзор“. Съответно органите на по-ниско равнище „трябва да създадат благоприятна политическа, институционална и правна среда. С годишните планове се изпълняват целите за развитие и ключовите задачи, предложени в настоящия план“ ([69]).

(235) От решаващо значение е, че ПКНР недвусмислено се ангажира да предоставя финансова подкрепа, както и подкрепа под формата на други фактори на производство, като например земя, за посочени в плана проекти и сектори: „[ш]е се придържаме към принципа, че планът определя посоката, като фискалните разходи представляват гаранция за това, а чрез финансирането се оказва подкрепа, и като се осъществява координация с други политики. [...] Ще продължим да се стремим публичните фискални разходи да подкрепят обществената политика и да обслужват свързаните с нея нужди, ще увеличим финансовата подкрепа за основните национални стратегически задачи, ще засилим координацията на средносрочните финансови планове и годишните бюджети, държавните инвестиционни планове и изпълнението на настоящия план, и ще отдадем приоритет на централните фискални фондове за изпълнение на посочените в настоящия план основни задачи и големи инженерни проекти. Ще настояваме проектите да следват плана, а средствата и факторите на производство да следват проектите, ще изготвим списък с големи инженерни проекти въз основа на настоящия план, ще опростим процедурите за одобрение на проектите в списъка и ще гарантираме отдаването на приоритет на планирането във връзка с подбора на площадка, на предоставянето на земя и на удовлетворяването на нуждите от капитал. Нуждите от земя за отделните големи инженерни проекти са гарантирани от държавата по единен начин“ ([70]).

([67]) Вж. на следния адрес: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Превод на английски език е на разположение на следния адрес: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Вж. член XI, таблица 4 от плана.
([69]) Вж. член LXV, раздел 1 от плана.
([70]) Вж. член LXV, раздел 3 от плана.

(236) Следователно този мандат за изпълнение води до създаването на цяла мрежа от допълнителни инструменти на политиката от съответните държавни органи, по-специално на дългосрочния национален секторен план, а именно на Плана за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници (2021—2035 г.) ([71]), който замени съответния план за периода 2012—2020 г., както е посочено в съображения 216—224.

План за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници (2021—2035 г.)

(237) В Плана за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, се излага следната визия: „До 2025 г. конкурентоспособността на китайския пазар на превозни средства, използващи нови енергийни източници, ще бъде значително подобрена, ще бъдат направени значителни пробиви в областта на ключови технологии като тези за акумулаторните батерии, задвижващите двигатели и операционните системи за превозни средства, а нивото на безопасност ще бъде изцяло подобрено. Средната консумация на електроенергия от новите изцяло електрически пътнически превозни средства намаля до 12,0 kWh/100 km, обемът на продажбите на превозни средства, използващи нови енергийни източници, достигна около 20 % от общите продажби на нови превозни средства, превозните средства с голяма степен на автономност започнаха да имат търговско приложение в ограничени области и при специфични сценарии, а удобството при ползването на услугите за зареждане и замяна бе значително подобрено“ ([72]).

(238) За постигането на тази цел в плана са изброени различни стъпки, които е необходимо да бъдат предприети. При някои от тях се предвижда хоризонтална държавна подкрепа за промишлеността, като например „подобряване на капацитета за подкрепа на обществените услуги, като трансфера на технологии, информационните услуги, обучението на таланти, финансирането на проекти и международния обмен“ ([73]), „ефективно прилагане на политики за предоставяне на финансови субсидии“ ([74]) или „[в]ъвеждане на преференциални данъчни политики, свързани с превозните средства, използващи нови енергийни източници“ ([75]). Друг акцент върху конкретни компоненти на превозните средства или отделни елементи от веригата за създаване на стойност на NEV е свързан например с „[н]асърчаване на предприятията да подобряват способността си за гарантиране на наличността на ключови ресурси като литий, никел, кобалт и платина“, „[з]асилване на енергийното взаимодействие между превозните средства, използващи нови енергийни източници, и електроенергийната мрежа“ ([76]), „[у]скоряване на изграждането на инфраструктура за зареждане и замяна“ ([77]) или „[п]одобряване на използването на съществуващи обекти и съоръжения за предоставяне на интегрирани услуги за доставка на нефт, газ, водород и електроенергия“ ([78]).

Становища на НКРР за изпълнение относно подпомагането на превозните средства, използващи нови енергийни източници

(239) През януари 2024 г. НКРР публикува препоръки за реформи относно интегрирането на NEV при планирането на китайската електроенергийна мрежа. В тези препоръки, освен взаимодействието между превозните средства и мрежите, се включва и насърчаване на иновациите и уеднаквяване на стандартите в сектора на NEV с цел „насърчаване на научните изследвания в областта на ключовите технологии и основното оборудване, засилване на главната роля на иновациите в предприятията и ръководство на развитието, заедно с иновациите. Ускоряване на изготвянето и преразглеждането на стандартите и осъществяване на ръководство на основаното на сътрудничество и стандартизирано развитие на промишлеността“ ([79]).

Провинциални и общински планове

(240) Мерките за подкрепа, посочени в Плана за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници (2021—2035 г.), се отразяват и превръщат в по-конкретизирани насоки в съответните провинциални и общински планове ([80]).

(241) В провинциалните планове се предоставят повече подробности за това как целите на централните планове следва да бъдат превърнати в политики в рамките на отделните провинции под формата на мерки, примери за които са посочени по-долу.

([71]) На разположение на следния адрес: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Вж. глава II, раздел 3 от плана.
([73]) Вж. глава III, раздел 3 от плана.
([74]) Вж. глава VIII, раздел 1 от плана.
([75]) Вж. глава VIII, раздел 2 от плана.
([76]) Вж. глава V, раздел 1 от плана.
([77]) Вж. глава VI, раздел 1 от плана.
([78]) Вж. глава VI, раздел 3 от плана.
([79]) Националната комисия за развитие и реформи и други отдели за подпомагане на превозните средства, използващи нови енергийни източници — Становища за изпълнение за интеграция и взаимодействие с електроенергийната мрежа, Development and Reform Energy [2023 г.] № 1721. На разположение на следния адрес: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Както се признава в правилата за управление на НКРР от 2018 г., приложими за проекти за инвестиции в автомобилната област. Съгласно член 38 местните органи на управление на всички равнища не възпрепятстват лоялната конкуренция на пазара, те се съсредоточават върху предоставянето на преференциални условия в данъчната, капиталовата, поземлената и други области за проектите за инвестиции в сферата на автомобилите.

(242) Общият държавен контрол върху промишлеността е предвиден например в 14-ия петгодишен план за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, в провинция Анхуей: „Насоки на правителството, лидерство на пазара. Пълноценно използване на ролята на правителството в различни аспекти, като проектиране на най-високо равнище, изграждане на платформи, демонстриране, прилагане и насърчаване и т.н. Засилване на политическата подкрепа и по-нататъшно създаване на среда, която да направлява факторите на производство от висок клас с цел съсредоточаване върху промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници. Ръководено от пазарното търсене пълноценно използване на решаващата роля на пазара по отношение на разпределението на ресурсите, укрепване на ключовата позиция на предприятията при избора на технологични пътища и структура на капацитета за производство на продуктите, насърчаване на по-доброто съчетаване на ефективен пазар с благоприятно управление и създаване на динамична среда за развитие“ ([81]).

(243) В този провинциален план допълнително се представят подробни производствени цели: „Полагане на усилия да се гарантира, че до 2025 г. мащабът на промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници, в града ще надхвърли 700 милиарда CNY, а производственият капацитет за комплектовани превозни средства ще надхвърли 3 милиона, предоставяне на насърчителни мерки на 10 предприятия с мащаб от 10 милиарда CNY и гарантиране, че по стойност и обем на продукцията се заема първо място в държавата; Разработване на нова промишлена система за превозни средства, използващи нови енергийни източници, и части с цялостна и разумно разчетена структура, годишният производствен капацитет за акумулаторни батерии трябва да надхвърли 300 Gwh и годишният производствен капацитет за задвижващи двигателни системи трябва да надхвърли 3 милиона комплекта“ ([82]), а с инвестиционната подкрепа за съоръжения и проекти „[c]е цели изграждането до 2025 г. на национално равнище на 1 център за иновации в областта на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, на 5 центъра за публични иновации и насърчаването на 1 иновационен проект за бизнес модели, както и на 10 нови иновационни платформи на равнище над провинциалното до 2025 г.“ ([83]).

(244) Освен това в 14-ия петгодишен план за висококачествено развитие на автомобилната промишленост в провинция Анхуей се посочва наличието на инвестиционна подкрепа за индустриалните паркове: „Ускоряване и насърчаване на изграждането на Индустриалния парк за интелигентни електрически превозни средства „Xinqiao“ и създаване на промишлен клъстер на световно равнище за интелигентни електрически превозни средства с пълна промишлена верига и интегриране на научноизследователската и развойната дейност и производството, демонстрационната дейност и прилагането, както и промишлените и помощните услуги. Подкрепа за дългосрочното планиране на развитието на NIO и разполагането му около индустриалния парк „Xinqiao“ и създаване на екипи за научноизследователска и развойна дейност, производство, маркетинг и управление в рамките на парка. Създаване на център на NIO за научноизследователска и развойна дейност и иновации, извършване на иновативна научноизследователска и развойна дейност по отношение на комплектованите превозни средства, основните компоненти и автономното шофиране, създаване на конкурентоспособна в световен мащаб и водеща верига за иновации; привличане на персонал в областта на научноизследователската и развойната дейност и технически работници и полагане на усилия за създаване на иновативно място, към което се привличат таланти на високо равнище. (...) След завършването на парка се оценява, че окончателният капацитет за производство ще бъде 1 милиона превозни средства годишно, а капацитетът за производство на акумулаторни батерии ще бъде 100 GWh годишно“ ([84]).

(245) В него по-подробно се представя информация относно насърчаването на износа: „Оказване на подкрепа за електронната търговия на дружествата доставчици на компоненти, изграждане на публични задгранични складови съоръжения за експортни продукти, споделяне на канали към чуждестранните пазари и системи за поддръжка на услугите. Създаване на инструменти като платформи за търговия за внос и износ, задгранични индустриални паркове, както и търговски паркове, и направляване на развитието на клъстери от китайски инвестиционни предприятия в чужбина. (...) (...) До 2025 г. Chery Automobile ще осъществи износ на 500 000 превозни средства, като стойността на износа ще възлезе на 5 милиарда щатски долара. Насърчаване на Chery с цел по-нататъшно повишаване на неговата конкурентоспособност в международен план, (...) съсредоточаване върху разширяването на дейността на стратегически пазари като Европа, Северна Америка и държавите от АСЕАН (...). Оказване на подкрепа на NIO за разширяване на дейността на европейския пазар. Насърчаване на NIO за изпълнение на плана „Марко Поло“, приемане на диференциран път за развитие и превръщане на „NIO China Model“ в „NIO Overseas Model“ в съответствие с местните условия. (...) Оказване на подкрепа на NIO да продължи да разширява дейността си на европейския пазар, да разшири дейността си на 5 национални пазара до 2025 г. и да направи подбор на възможности за изграждане на фабрики в чужбина“ ([85]).

(246) В 14-ия ПГП на провинция Гуандун за висококачествено развитие на производствения сектор се предвижда осъществяване на държавен контрол върху географското разпределение на промишлеността за производство на NEV: „Разчитане на Гуанджоу, Шънджън, Джухай, Фошан, Чжаоцин, Дунгуан, Хойчжоу, Джандзян, Маомин, Шанвей, Юнфу и други градове и ускоряване на темповете на разработване на превозни средства, използващи нови енергийни източници. Гуанджоу трябва да ускори изграждането на нови бази за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и да насърчава бързото въвеждане на промишлено производство на моделите на превозни средства, използващи нови енергийни източници. Шънджън трябва да изгради нова база на национално равнище на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, като основната част ще е в район Пиншан. Джухай трябва да се насочи към развитие на производството на комплектовани превозни средства, използващи нови енергийни източници, материали за литиеви акумулаторни батерии, силово задвижване, оборудване за зареждане и ключови компоненти на превозните средства, използващи нови енергийни източници, като основната част ще е в район Цзинван“ ([86]).

([81]) 14-и петгодишен план на Хъфей за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници. На разположение на следния адрес: https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Вж. глава II, раздел 2.
([82]) Вж. глава II, раздел 3. За основните показатели за развитие вж. таблица 1 от плана.
([83]) Пак там.
([84]) 14-и петгодишен план на провинция Анхуей за висококачествено развитие на автомобилната промишленост, на разположение на следния адрес: http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Вж. глава III, раздел 1, колона 1.
([85]) Вж. глава VI, раздел 2, проект 9.
([86]) 14-и петгодишен план на провинция Гуандун за висококачествено развитие на преработвателната промишленост. На разположение на следния адрес: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Вж. глава III, раздел 1, колона 4.

(247) В 14-ия петгодишен план на провинция Гуейджоу за развитие на промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници, допълнително се предвижда подкрепа за ключови проекти, свързани с части и компоненти: „Подкрепа за изготвянето на ключови проекти. Ускоряване и насърчаване на проекта на BYD в Гуейян за акумулаторни батерии с годишно производство в размер на 10 GWH, проекта на Evergrande за акумулаторни батерии за нови енергийни източници (първа фаза), проекта за водородни горивни елементи на Dongfang Electric, проекта на Anda Technology за получаване на 30 000 тона железен литиев фосфат годишно и проектите за строителство в негова подкрепа, както и неговия проект за техническа трансформация към интелигентно производство на 20 000 тона железен литиев фосфат годишно и разширяване на дейността, проекта за техническа трансформация на Anda Technology за рециклиране на 50 000 тона годишно отпадъчни батерии за превозни средства, използващи нови енергийни източници, проектите на Wuchuan Automobile за годишно производство на 1 милион тона отливани във форми алуминиеви сплави за използване в автомобилостроенето, проекта на Baike за производствена линия за леярски форми за детайли на автомобилни спирачки, редица ключови проекти, като базовия проект за промишлен клъстер в авиокосмическата област на Гуейджоу за интелигентна преработвателна промишленост в зоната за икономическо и технологично развитие на Guiyang, проекта на Zhenhua за изграждане на производствена линия за нови материали с годишно производство на 12 000 тона катодни материали за литиевойонни акумулаторни батерии (Shawen — фаза II)“ ([87]).

(248) В други провинциални и общински планове, като в тези на Пекин ([88]), Шанхай ([89]), Тиендзин ([90]), Дзянсу ([91]) и Шънси ([92]), се споменава и развитието на стратегически нововъзникващи промишлени отрасли, сред които са посочени електрическите превозни средства.

(249) В някои от провинциалните ПГП се предоставя подкрепа и за конкретни дружества за NEV, като например в Плана за изпълнение за ускоряване на развитието на промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници, в Шанхай: „Оказване на подкрепа на SAIC Motor за разработване на превозни средства, използващи нови енергийни източници. До 2025 г. продажбите на пътнически автомобили и превозни средства, използващи нови енергийни източници, под собствена марка ще надхвърлят 30 %, а продажбите на превозни средства, използващи нови енергийни източници, от групата ще надхвърлят 20 %, като по този начин се гарантира, че основната технология е под независим контрол и е заета цялостна силна позиция на местно лидерство. Насърчаване на местни и чуждестранни силни дружества с водещи технологии да инвестират в производството на комплектовани превозни средства и проекти за научноизследователска и развойна дейност в Шанхай“ ([93]).

(250) Водещите дружества за NEV и по-специално за BEV често се посочват в провинциалните и общинските планове като модели за по-нататъшно развитие на промишлеността чрез държавна подкрепа. В плана за утвърждаване на марка за промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници, в район *Пиншан*, Шънджън ([94]), BYD и Kaiwo New Energy Automobile Group се определят като основа за осъществяването на структурата „централа с НИРД + производство на продукти от висок клас“: „Въз основа на големия капацитет за научноизследователска и развойна дейност в район *Пиншан* на предприятията за висококачествени автомобили, използващи нови енергийни източници, като BYD и Kaiwo, следва да се подкрепи изграждането на колежи и университети, научноизследователски институции, национални лаборатории от ключово значение, национални инженерни лаборатории и инженерни центрове и да се подобрят иновациите на регионално равнище. Допълване на иновационната верига в областта на промишлената верига на превозните средства, използващи нови енергийни източници, подобряване на промишлените вериги нагоре и надолу по веригата за превозни средства, използващи нови енергийни източници, акумулаторни батерии, комуникационни електрозахранващи устройства, (UPS), накрайници за зарядни станции, проводници и кабели, химикали за суперкондензатори, химикали за полупроводници и др., така че да се формира цялостна промишлена верига. Осигуряване на висока степен на клъстеризация на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, продължаване на изграждането и въвеждането на редица платформи за иновации в технологичната промишленост, с които тясно се подкрепя научноизследователската и развойната дейност и производството на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и ускоряване на изграждането на система за технологични иновации, с която се осъществява висока степен на интеграция по отношение на производството, академичните среди, научните изследвания и прилагането. Съсредоточаване върху „интегриране на централата, научноизследователската и развойната дейност и производството“, изготвяне на действия за дружествата, регистрирани за борсова търговия, действия за ключови предприятия за стабилизиране на растежа и ускоряване на създаването на функционална структура „централа с НИРД + производство на продукти от висок клас“ ([95]).

([87]) 14-и петгодишен план на провинция Гуейджоу за развитие на промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници. На разположение на следния адрес: https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Вж. глава III, раздел 3, колона 3.

([88]) Препоръки на Пекинския общински комитет на партията относно изготвянето на 14-ия петгодишен план и дългосрочните цели за 2035 г. На разположение на следния адрес: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) 14-и петгодишен план на Шанхай за национално икономическо и социално развитие и определяне на дългосрочните цели за 2035 г. На разположение на следния адрес: https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Народно правителство на община Тиендзин относно публикуването на 14-ия петгодишен план на Тиендзин за национално икономическо и социално развитие и очертаване на Визия 2035. На разположение на следния адрес: https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) 14-и петгодишен план на Дзянсу за национално икономическо и социално развитие и определяне на дългосрочните цели за 2035 г. На разположение на следния адрес: http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Кратко представяне на 14-ия петгодишен план на Шънси за национално икономическо и социално развитие на провинцията и на дългосрочните цели за 2035 г. На разположение на следния адрес: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) План за изпълнение за ускоряване на развитието на промишлеността за производство на автомобили, използващи нови енергийни източници, в Шанхай (2021—2025 г.). На разположение на следния адрес: https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Вж. глава II, раздел 2, точка 1.

([94]) На разположение на следния адрес: https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) Вж. глава IV, раздел 1, точка 3.

Работен план за стабилен растеж на автомобилната промишленост (2023—2024 г.)

(251) През август 2023 г. MIIT и седем други отдела публикуваха Работен план за стабилизиране на растежа на автомобилната промишленост (2023—2024 г.) ([96]) с цел определяне на основните *цели* за икономическото развитие на автомобилната промишленост. Първата от мерките се отнася до данъка върху потреблението на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и с нея се изисква прилагането на „съществуващите преференциални политики, като например данъка върху превозните средства и плавателните съдове и данъка върху покупките на превозни средства, използващи нови енергийни източници, отбелязване на напредък при уравняването и преразглеждането на фондовете за субсидиране на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и активно увеличаване на степента на потребление от страна на отделните лица на превозни средства, използващи нови енергийни източници“. Освен това в известието се съдържат и указания за увеличаване на политическата подкрепа по отношение на превозните средства, използващи нови енергийни източници, като например: „Прилагане на преференциални политики по отношение на данъка върху покупките на превозни средства за превозните средства, използващи нови енергийни източници, с цел стабилизиране на очакванията на промишлеността. Насърчаване на използването на социален капитал за създаване на фондове за развитие на автомобилната промишленост и увеличаване на подкрепата за базовите научни изследвания в областта на технологиите. Използване на различни финансови инструменти, като кредити, облигации и застраховки, в подкрепа на развитието на предприятията“.

(252) Следователно има множество документирани доказателства, показващи политическата подкрепа за ускореното развитие на промишлеността за производство на BEV.

(253) Като се имат предвид горепосочените планове и програми, на промишлеността за производство на BEV се гледа като на ключов/стратегически отрасъл, чието развитие активно се подпомага от ПКНР като цел на политиката. Бе установено, че секторът на BEV е от първостепенно значение за ПКНР и получава политическа подкрепа за ускореното си развитие, включително от етапа на жизненоважните материали за влагане до крайния продукт. Въз основа на посочените в настоящия раздел документи на политиката Комисията стигна до заключението, че ПКНР се намесва, за да прилага свързаните политики в областта на промишлеността за производство на BEV и за да оказва влияние върху свободното действие на пазарните сили в този сектор, по-специално чрез насърчаване и подкрепа на отрасъла посредством различни средства и ключовите етапи при производството и продажбите.

3.3. **Частично неоказване на съдействие и използване на наличните факти**

3.3.1. *Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент по отношение на ПКНР*

(254) Въпреки че ПКНР отговори на някои искания за информация от страна на Комисията по време на разследването, имаше случаи с определено ниска степен на съдействие. По-конкретно в отговора си на въпросника за правителството ПКНР не предостави съществена информация, свързана с подготовката, наблюдението и прилагането на различните схеми. Всички тези елементи от критично значение бяха щателно документирани в писмото по член 28, изпратено до ПКНР. ПКНР отговори с коментари, които Комисията разгледа в разделите по-долу.

3.3.1.1. Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент във връзка с отпускането на заеми при преференциални условия

(255) За да получи ефективно необходимата информация от финансовите институции в Китай и с цел административно улеснение, Комисията поиска от ПКНР да препрати специални въпросници на всяка финансова институция, предоставяла заеми или експортни кредити на включените в извадката дружества.

([96]) Известие на Министерството на промишлеността и информационните технологии и други седем отдела за публикуване на работен план за стабилизиране на растежа на автомобилната промишленост (2023—2024 г.). На разположение на следния адрес: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) ПКНР счете, че с искането на Комисията до него за препращане на специалния въпросник тя нарушава членове 12.1 и 12.9 от Споразумението за СИМ. То счете, че разследващият орган има задължението за провеждане на разследването и събиране на информация от финансовите институции и че Комисията не може да изиска от ПКНР да препрати въпросниците на финансовите институции въз основа на презумпцията, че тези субекти са публични органи. То заяви, че този основан на презумпция подход е в противоречие с член 1.1, буква а), подточка 1 от Споразумението за СИМ. ПКНР изтъкна също така, че Комисията вече е имала достъп до списъка на търговските банки на включените в извадката производители износители и би могла да изпрати въпросниците пряко на въпросните финансови институции.

(257) ПКНР освен това заяви, че финансовите институции не са били надлежно уведомени за изискваната от тях информация, не им е даден срок от 30 дни, за да предоставят поисканата информация, и също така не са им били предоставени достатъчно възможности да представят съответната информация в писмен вид по смисъла на член 12.1 от Споразумението за СИМ. Освен това ПКНР също така счете, че служителите на тези търговски банки нямат право да разкриват държавни или търговски тайни, които са узнали в хода на служебната си дейност съгласно член 53 от Закона за търговските банки, и поради това не могат да предоставят отговори на въпросника.

(258) Комисията изрази несъгласие с това становище. Първо, Комисията изхожда от разбирането, че ПКНР разполага с информацията, поискана от държавните субекти, за всички субекти, в които ПКНР е основен или мажоритарен акционер. Освен това, въпреки че Комисията по никакъв начин не е приела, че субектите са публични органи, тя счете, че ПКНР разполага и с необходимите правомощия да контактува с финансовите институции, дори когато те не са държавна собственост, тъй като всички те попадат под юрисдикцията на Националната администрация за финансово регулиране (НАФР), която е заменила Китайската регулаторна комисия за банковия и застрахователния сектор (КРКБЗС) ([97]) през 2023 г. В това отношение фактът, че Комисията би могла да се свърже пряко със съответните финансови институции, е без значение. Определянето на формата и реда и условията за събиране на необходимата информация остава в рамките на свободата на преценка на разследващия орган ([98]). Комисията също така отбеляза, че ПКНР е препратило въпросника на някои банки при предишни разследвания ([99]), без да поставя под въпрос възприетия от Комисията подход. Освен това, що се отнася до поисканата информация и крайния срок за представяне на отговори на въпросника, Комисията не получи искане за разяснения или искане за удължаване на срока от която и да е финансова институция. Китайската експортно-импортна банка („банка EXIM“), която представи отговори на въпросника, също не поиска разяснения.

(259) Комисията освен това отбеляза, че ПКНР е препратило въпросника единствено на банка EXIM. Комисията също така посочи, че банка EXIM е единствената банка, която е предоставила отговори на въпросника, след като той ѝ е бил препратен от ПКНР. Банка EXIM предостави отговори на въпросника в рамките на договорения удължен срок. Въпреки че информацията във въпросника бе непълна, Комисията отбеляза, че банка EXIM действително е имала достатъчно възможности да предостави съответната информация в писмен вид. Поради това Комисията стигна до заключението, че ако ПКНР бе препратило въпросника на други финансови институции, Комисията вероятно би получила по-голям брой отговори.

(260) Комисията адресира своя въпросник не до служителите на финансовите институции, а до самите институции. Във всеки случай фактът, че определена информация може да се счита за държавна или търговска тайна, е без значение в рамките на антисубсидийна процедура, като се има предвид поверителното третиране, прилагано по отношение на всяка представена считана за поверителна информация. Освен това от включените в извадката производители бе поискано да предоставят банково разрешение, с което на представителите на Комисията се дава изрично разрешение да преглеждат всички документи ([100]), свързани със заемите, предоставени от отделни финансови институции. Някои от включените в извадката групи предоставиха исканото разрешение за определени видове заеми.

([97]) През 2023 г. Китайската регулаторна комисия за банковия и застрахователния сектор (КРКБЗС) беше заменена от НАФР.

([98]) Доклад на групата съдебни заседатели, *Китай — продукти от бройлери (член 21.5 — САЩ)*, т. 7.229—7.231, WT/DS427.

([99]) Вж. съображение 139 в ОВ L 325, 5.12.2013 г., стр. 88, и съображение 48 в ОВ L 283, 12.11.2018 г., стр. 7.

([100]) Като например, но не само: договори за заем, заявления за отпускане на заем, вътрешна оценка на банката на заявлението за отпускане на заем, документи за одобрение на заем.

(261) Както е посочено в съображение 259, Комисията получи отговори на въпросника само от банка EXIM. В отговорите на въпросника се съдържаше само информация за корпоративната структура, управлението и собствеността. Що се отнася до собствеността, банка EXIM не бе в състояние да предостави допълнителна информация за акционерното участие на един от своите акционери; т.е. Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., което притежава близо 90 % от нейните акции. Банка EXIM не предостави никаква информация относно заемите (или други инструменти за финансиране), отпуснати на включените в извадката производители. При липсата на отговор от страна на финансовите институции Комисията не получи никаква проверима специфична за отделните дружества информация по отношение на преференциалното финансиране.

(262) Поради липсата на такава информация Комисията счете, че не е получила информация от основно значение за този аспект на разследването. Поради това Комисията информира ПКНР, че при проучване на наличието и степента на твърдяното субсидиране, предоставяно чрез преференциално финансиране, може да се наложи да използва наличните факти съгласно член 28, параграф 1 от основния регламент.

(263) Включените в извадката производители износители посочиха емитирането на „зелени“ облигации и обезпечени с активи ценни книжа по време на разследването. Въпреки че тези облигации са само вариант на облигациите, които вече са били предмет на изравнителни мерки при предишни разследвания като част от програмата за преференциално отпускане на заеми, изглежда, че те са управлявани от законодателна и регулаторна рамка, която е специфична за екологосъобразните отрасли, от които секторът на BEV е част. Комисията установи наличието на над десет законодателни и нормативни документа, като например „НКРР: Насоки за емитирането на „зелени“ облигации“, „Каталог на проекти за подкрепа на „зелени“ облигации (издание от 2021 г.), издаден от трите министерства и комисии, включително Китайската народна банка“ и Обявление № 39 на Китайската народна банка [2015 г.] относно емитирането на „зелени“ финансови облигации на междубанковия пазар на облигации, отнасящи се до тези специфични облигации, и поиска от ПКНР да обясни регулаторната рамка за емитирането и управлението на екологосъобразното финансиране и обезпечените с активи ценни книжа, както и ролята на всеки от участниците, включително на дружествата за финансиране на покупко-продажбата на автомобили. ПКНР отказа да предостави тази информация, като заяви, че в искането на Комисията не е предоставено пълно описание на програмата и че в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства не се предоставят доказателства за финансово участие, полза и специфичност по отношение на такива облигации. Освен това по време на контролното посещение за проверка на място ПКНР отказа да се ангажира с тази конкретна тема и да отговори на въпросите на Комисията.

(264) Комисията отбеляза, че предоставянето на преференциално финансиране чрез емитирането на облигации е посочено в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства и че съществуването на такава схема не е било оспорено от ПКНР преди започването на разследването. Комисията също така счете, че „зелените“ облигации и обезпечените с активи ценни книжа са само вариант на тази схема, който е сходен по отношение на повечето аспекти.

(265) На 21 май 2024 г. ПКНР представи коментари относно писмото на Комисията от 8 май 2024 г., в което тя посочва намерението си да приложи наличните факти в съответствие с член 28 от основния регламент („писмото по член 28“).

(266) В отговор на искането за препращане на допълнение A на финансовите институции ПКНР заяви, че Комисията следва да отправи своите искания за информация пряко до съответните субекти. Освен това ПКНР заяви, че финансовите институции са независими икономически субекти, които не са свързани с правителството на КНР. Освен това ПКНР изтъкна, че в допълнение A се прави искане за поверителна и чувствителна търговска информация.

(267) Комисията изрази несъгласие с това становище. Първо, Комисията изхожда от разбирането, че ПКНР разполага с информацията, поискана от държавните субекти (дружества или публични/финансови институции), за всички субекти, в които ПКНР е основен или мажоритарен акционер. Действително съгласно Закона на Китайската народна република за държавните активи на предприятията ([101]), агенциите за надзор и управление на държавните активи, учредени от Комисията за надзор и управление на държавните активи към Държавния съвет, и местните народни правителствени органи изпълняват задълженията и отговорностите на собственик на капитала в предприятия с държавно участие от името на правителството. Така тези агенции са упълномощени да получават възвръщаемост на активите, да участват във вземането на важни решения и да подбират управленски персонал в предприятия с държавно участие. Освен това съгласно член 17 от горепосочения Закон за държавните активи

([101]) Закон на Китайската народна република за държавните активи на предприятията, Постановление № 5 на Председателя на Китайската народна република, 28 октомври 2008 г., членове 11 и 12.

предприятията с държавно участие приемат управление и надзор от правителството и съответните департаменти и агенции на правителството, приемат публичен надзор и са отговорни пред собствениците на капитала.

(268) Освен това ПКНР има и необходимите правомощия да контактува с финансовите институции, дори когато те не са държавни, тъй като всички те попадат под юрисдикцията на китайския регулаторен орган за банковия сектор. Например съгласно членове 33 и 36 от Закона за банковия надзор ([102]) НАФР има правомощия да поиска от всички финансови институции, установени в КНР, да представят информация, например финансови отчети, статистически доклади и информация относно стопанската дейност и управлението. НАФР може също така да нареди на финансовите институции да предоставят информация на обществеността.

(269) ПКНР заяви, че е предоставило обяснения относно механизма за формиране на преференциалния лихвен процент по заемите (LPR) и посочи липсата на яснота във връзка с искането на Комисията за информация относно системата за управление на кредитите и за оценка на заемите. Що се отнася до „зелените“ облигации, ПКНР заяви, че в исканията на Комисията също така липсва яснота и точност, като това му е попречило да предостави точен отговор.

(270) Комисията счете, че коментарите са необосновани. Тя неколкократно постави конкретни ясни и уместни въпроси, във връзка с които ПКНР отказа да предостави съответната информация. ПКНР не предостави необходимата информация, която би могла да даде възможност за разбиране на механизма за формиране на преференциалния лихвен процент по заемите и да подкрепи отговора на ПКНР в това отношение. По подобен начин ПКНР не предостави правното основание и регулаторната рамка на системата за управление на кредитите и за оценка на заемите. Освен това в искането си за информация Комисията се позова на няколко конкретни официални документа, свързани със „зелените“ облигации и дружествата за финансиране на покупко-продажбата на автомобили, за които ПКНР не предостави правната и регулаторната рамка, нито изрази желание да обясни какво представляват „зелените“ облигации, въпреки че те се посочват в официалните документи.

(271) По отношение на банка EXIM ПКНР заяви, че поисканата информация не може да се счита за необходима. ПКНР също така изтъкна, че поисканата информация съдържа търговски тайни и не може да бъде предоставена от банка EXIM. Освен това Комисията е следвало да получи съответната информация от включените в извадката производители износители.

(272) Комисията отбеляза, че тя самата, а не някоя от страните определя каква информация се счита за необходима за разследването. Освен това информацията, свързана с банка EXIM, има пряка връзка със схемата, предмет на разследването. Съответно поисканата информация е едновременно относима и необходима за Комисията, за да оцени тя правилно схемата. И накрая, Комисията припомни, че ПКНР има не само регулаторни функции, но и отговорности по отношение на управлението на банка EXIM. Съответно ПКНР не може изцяло да прехвърли отговорността за предоставяне на информация на включените в извадката производители. Поради това твърденията бяха отхвърлени.

(273) Поради липсата на поисканата информация Комисията счете, че не е получила информация от основно значение за този аспект на разследването. Поради това Комисията информира ПКНР, че при проучване на наличието и степента на твърдяното субсидиране, предоставяно чрез преференциално финансиране, включително чрез емитирането на „зелени“ облигации и обезпечени с активи ценни книжа, може да се наложи да използва наличните факти съгласно член 28, параграф 1 от основния регламент.

3.3.1.2. Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент във връзка с материалите за влагане

(274) За да получи ефективно необходимата информация от намиращите се в Китай несвързани доставчици на материали за влагане (части, компоненти и суровини) и с цел административно улеснение, Комисията поиска от ПКНР да препрати специален въпросник на доставчиците на материали за влагане на включените в извадката производители износители, в съответствие с информацията, съобщена на ПКНР от включените в извадката производители износители.

([102]) Закон на Китайската народна република за регулирането и надзора на банковия сектор, Постановление № 58 на Председателя на Китайската народна република, 31 октомври 2006 г.

(275) ПКНР счете, че с искането на Комисията до него за препращане на специалния въпросник тя нарушава членове 12.1 и 12.9 от Споразумението за СИМ. То заяви, че разследващият орган има задължението за провеждане на разследването и събиране на информация от доставчиците на материали за влагане и че Комисията не може да изиска от ПКНР да препрати въпросниците на независими търговски субекти въз основа на презумпцията, че тези субекти са публични органи. ПКНР изтъкна, че този основан на презумпция подход е в противоречие с член 1.1, буква а), подточка 1 от Споразумението за СИМ. ПКНР заяви също така, че Комисията вече е имала достъп до списъка на доставчиците на включените в извадката производители износители и би могла да изпрати въпросниците пряко на тях.

(276) ПКНР освен това изтъкна, че доставчиците на материали за влагане не са били надлежно уведомени за изискваната от тях информация, не им е даден срок от 30 дни, за да предоставят исканата информация, и също така не са им били предоставени достатъчно възможности да представят съответната информация в писмен вид по смисъла на член 12.1 от Споразумението за СИМ.

(277) Също така то заяви, че доставчиците могат да бъдат разколебани да представят своите отговори, съдържащи поверителна информация, чрез ПКНР и че във въпросника не се съдържат указания относно представянето на неповерителна версия.

(278) В това отношение Комисията отбеляза, че изпратеният на ПКНР въпросник включва указания, с които от него се изисква да представи доказателства, че действително е препратило въпросника на доставчиците на материали за влагане. ПКНР не предостави такива доказателства в своите отговори на въпросника. При липсата на подобни доказателства Комисията счете за безпредметни твърденията, свързани с практическите аспекти относно въпросника, който трябва да бъде изпратен на доставчиците на материали за влагане.

(279) ПКНР не предостави преглед на имената и структурата на собствеността на китайските доставчици на материали за влагане, предмет на разследването, като заяви, че това е поверителна информация или че съответната информация не е налична. Освен това ПКНР не предостави подробна информация относно повечето от характеристиките на вътрешния пазар в Китай на материали за влагане за BEV, сред които: дела на държавните предприятия (ДП) във вътрешното производство и потребление, размера на вътрешния пазар, политиката на ценообразуване на държавата и/или ДП, действителните цени на материалите за влагане на вътрешния пазар и статистически данни.

(280) Тъй като Комисията не получи информация от страна на ПКНР относно всички изброени по-горе елементи, сред които структурата на вътрешния пазар, механизмите на ценообразуване и самите цени, както и акционерната структура на дружествата, Комисията счете, че не е получила информация от основно значение за разследването.

(281) В отговора на писмото на Комисията по член 28 ПКНР възрази срещу прилагането на наличните факти.

(282) Що се отнася до информацията за различните части, компоненти и суровини, ПКНР повтори аргумента си, че не разполага с информация за доставчиците на части и компоненти, че няма контрол върху доставчиците, че не е възможно да ги принуди да окажат съдействие и че Комисията е тази, която следва да им изпрати исканията. Освен това то заяви, че обхватът на поисканата от Комисията информация е твърде широк, че тази информация не е необходима за разследването и че обхватът на разследването е бил незаконно разширен. По подобен начин, що се отнася до информацията относно Китайската асоциация на промишлеността за производство на акумулаторни батерии (CBIA), ПКНР също така заяви, че не упражнява контрол върху CBIA, която официално не е свързана с него, и че Комисията следва да отправи исканията си пряко до посочената асоциация.

(283) Накрая, що се отнася до информацията за производството, потреблението, структурата на пазара на местните доставчици и еластичността, ПКНР изтъкна, че не разполага с тези данни.

(284) Комисията отбеляза, че тя самата, а не някоя от страните определя каква информация се счита за необходима за разследването. Комисията също така не може да приеме аргумента, че обхватът на искането за информация е твърде широк, тъй като предвид броя на доставчиците и на използваните материали за влагане информацията по правило налага събирането на голямо количество данни. Освен това по отношение на аргумента, че ПКНР няма контрол върху доставчиците и следователно не може да ги принуди да окажат съдействие, Комисията се позова на причините, обяснени в съображение 278 по-горе, поради които счита, че тези твърдения са безпредметни.

(285) Що се отнася до твърдението за разширения обхват, Комисията отбеляза, че тази конкретна схема вече е част от меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, тя е включена в известието за започване и е част от консултациите с ПКНР. Поради това поисканата информация в нито един момент не е била разширявана извън първоначалния обхват.

(286) Комисията първо отбеляза, че ПКНР не е поставило под въпрос факта, че не е предоставило информация относно някоя от другите асоциации, а именно CBIA, Китайската асоциация на промишлеността за производство на цветни метали (CNFA), Китайската промишлена асоциация на енергоизточниците (CIAPS), Китайската асоциация на фотоволтаичната промишленост (CPIA), Китайското сдружение на промишлеността за цветни метали (CNMIA) и Китайското сдружение на промишлеността за преработване на цветни метали (CNMPIA). Освен това, както е описано в съображение 278, ПКНР не представи доказателства, че е препратило въпросниците на доставчиците или на CBIA. Липсата на такива доказателства поражда опасения по отношение на оказването на съдействие при разследването. Комисията не може да приеме и твърдението, че ПКНР не разполага с никаква информация относно структурата на пазарите на местните доставчици. Както е описано в раздел 3.7.2 по-долу, Комисията установи, че държавата има дялове в редица доставчици на акумулаторни батерии и литий. Поради това по обяснените в съображение 268 причини държавата разполага с многобройни начини за събиране на информация и данни за предприятията с държавно участие. Освен това, както е видно от пряката роля на CBIA и CIAPS на пазарите на доставчиците, държавата разполага с редица други начини за събиране на данни за всички държавни и други субекти, действащи на пазарите на доставчиците. И накрая, събирането на общи статистически данни за потреблението, производството, пазарната структура и цените е присъщо на функциите, които обикновено се упражняват от една суверенна държава. Тъй като Комисията не получи информация от ПКНР относно изброените по-горе елементи, тя стигна до заключението, че не е получила информация от основно значение за разследването и че за констатациите си относно материалите за влагане трябва да използва наличните факти.

3.3.1.3. Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент във връзка с политиката на фискални субсидии за популяризиране и използване на превозните средства, използващи нови енергийни източници

(287) Комисията поиска от ПКНР да попълни въпросник с конкретни въпроси относно политиката на фискални субсидии за популяризиране и използване на схемата за превозни средства, използващи нови енергийни източници. В отговора си ПКНР не предостави поискана основна информация относно различни елементи като подготовката, наблюдението и прилагането на схемата, както и приблизителни оценки на броя на превозните средства, за които се прилага схемата.

(288) ПКНР не представи никакви подготвителни документи (относно осъществимостта или очакваните резултати), нито междинни или окончателни документи (оценка на резултатите, въздействие върху развитието на промишлеността за производство на BEV, разпределяне на ползите между производителите и потребителите). То не установи нито обясни видовете записи, извършвани от съответните органи във връзка с програмата.

(289) По подобен начин ПКНР не представи графика на правителството за плащанията във връзка с BEV, продадени през разследвания период. Освен това то не предостави информация за общите суми на субсидиите, прехвърлени във връзка със заявленията относно BEV през последните четири години. То също така не предостави основата, въз основа на която субсидията за отделно превозно средство е намалявана през годините. ПКНР не посочи и броя на BEV, за които са прехвърлени субсидии от 2018 г. насам. Освен това ПКНР не можа да обясни процедурата за подаване на искане за получаване на средства в случай на внесени BEV.

(290) ПКНР също така не можа да предостави следната информация: i) годишни консолидирани таблици, в които са посочени сумите, платени на всеки чуждестранен производител и за всеки внесен модел през последните четири години; ii) искания от чуждестранни дружества за инструкции относно намирането на решение по заявленията за отпускане на средства за фискални субсидии през периода 2020—2023 г.; iii) броя на внесените BEV, за които са били прехвърлени средства през разследвания период или предходните години.

(291) И накрая, ПКНР не предостави обяснение относно това дали съществуват сходни схеми на централно или провинциално равнище.

(292) Тъй като Комисията не получи информация от страна на ПКНР относно всички изброени по-горе елементи, тя счете, че не е получила информация от основно значение за разследването.

(293) В отговора на писмото на Комисията по член 28 ПКНР възрази срещу прилагането на наличните факти.

(294) ПКНР заяви, че няма достъп до информация, свързана с проучвания за осъществимост и очаквани резултати, нито пък до междинни или окончателни документи.

(295) ПКНР също така изтъкна, че информацията относно графика на правителството за плащанията във връзка с BEV, продадени през РП, естеството на записите, правени от съответните правителства във връзка с програмата, и броя на BEV, за които са били прехвърлени субсидии, както и относно декларираните продажби на BEV, не е от значение и не е необходима за настоящото разследване.

(296) Що се отнася до информацията за сумите, платени на чуждестранни производители в рамките на програмата за всеки модел, ПКНР заяви, че не разполага с тази информация и че тя не е от значение и не е необходима за целите на настоящото разследване.

(297) Комисията отбеляза изключително малката вероятност ПКНР да не е запазило информация относно проучванията за осъществимост или очакваните резултати от програма, която е била в сила в продължение на няколко години, претърпяла е редица преразглеждания и адаптирания въз основа на оценки, и която — и това е най-важното — е оперирала със значителни суми от централния бюджет, управляван от ПКНР. При посочените повторни оценки следва да се изисква информация за очакваните резултати и за дружествата, възползващи се от тези програми. Поради това, доколкото тази информация се счита за необходима, за да може Комисията да направи своите заключения, Комисията може, когато е целесъобразно, да използва наличните факти.

(298) Що се отнася до относимостта на информацията, Комисията отбеляза, че тя самата, а не някоя от страните определя каква информация се счита за необходима за разследването. Освен това схемата на правителството за плащания на производителите на BEV въз основа на продажбите им на BEV, сумите, изплатени на местните спрямо чуждестранните производители, и правените за тези плащания записи имат пряка връзка с твърдяната схема за субсидиране, наред с други елементи, за изчисляването на субсидиите и определянето на нейната специфичност. Следователно поисканата информация е едновременно относима и необходима за Комисията, за да оцени тя правилно схемата.

(299) Поради това Комисията стигна до заключението, че трябва да използва наличните факти за констатациите си относно политиката на фискални субсидии за популяризиране и използване на схемата за превозни средства, използващи нови енергийни източници.

3.3.1.4. Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент във връзка с безвъзмездните средства/другите програми за субсидиране, включително държавни схеми/регионални схеми/схеми на местните органи на управление

(300) Комисията поиска от ПКНР да предостави информация относно схемите за субсидиране на национално, провинциално или общинско равнище, чрез които са предоставени ползи за производителите/износителите на продукта, предмет на разследването, през последните три календарни години преди и през разследвания период. Въпреки че ПКНР не предостави никаква информация в това отношение, изглежда, че то не се е свързало с органи на равнище под централното, независимо дали на провинциално или общинско равнище, за да събере поисканата информация.

(301) В отговора на писмото на Комисията по член 28 ПКНР възрази срещу прилагането на наличните факти.

(302) ПКНР заяви, че не е осъществявало наблюдение на безвъзмездните средства, предоставени на дружествата от органи на управление на равнище под централното. Освен това то изтъкна, че липсата на конкретност във въпроса на Комисията води до затруднения за ПКНР при събирането на обширна информация от всички китайски провинции и общини. На последно място, то заяви, че съответните документи са били предоставени от китайските производители износители.

(303) Комисията отбеляза, че е малко вероятно ПКНР да не е запазило информация или да няма право да изисква от провинциите и общините информация относно прехвърлянето на парични средства от ПКНР или от името на ПКНР. Това включва подробна информация, като например за причините за тези прехвърляния на парични средства, за съответните суми и за получателите на плащанията. Поради това, доколкото тази информация се счита за необходима за Комисията, за да направи тя своите заключения, Комисията може, когато е целесъобразно, да използва наличните факти.

(304) Комисията също така отбеляза, че исканията за информация, съдържащи се във въпросника и в писмата с искане за допълнителна информация, са подробни и конкретни. По подобен начин Комисията припомни, че ПКНР участва активно в схемите, тъй като контролира правната рамка, процеса на вземане на решения, отпускането на безвъзмездните средства и структурата на свързаната с тях програма. Съответно ПКНР не може изцяло да прехвърли отговорността за предоставяне на информация на включените в извадката производители.

(305) Тъй като Комисията не получи информация от ПКНР относно изброените по-горе елементи, тя счете, че не е получила информация от основно значение за разследването и че за констатациите си относно безвъзмездните средства/другите програми за субсидиране, включително държавни схеми/регионални схеми/схеми на местните органи на управление, трябва да използва наличните факти.

3.3.1.5. Схема за освобождаване от данък върху покупките

(306) Комисията поиска от ПКНР да попълни въпросник с конкретни въпроси относно схемата за освобождаване от данък върху покупките. В отговора си на въпросника за правителството ПКНР не предостави поискана основна информация относно области като подготовката, наблюдението и прилагането на схемата, както и приблизителни оценки на броя на превозните средства, за които се прилага схемата.

(307) Що се отнася до подготовката и наблюдението на програмата, ПКНР не представи анализ на очакваните резултати. ПКНР също така не успя да установи и обясни видовете записи, правени от съответните органи (например счетоводни записи, досиета за отделните дружества, бази данни, бюджетни разрешения и др.). Освен това ПКНР не предостави информация за сумата на данъка, от който се е отказало в рамките на тази политика. ПКНР също така не предостави никакви междинни документи, включително резултати от оценка, оценка на въздействието върху развитието на промишлеността за производство на BEV и документи за разпределяне на ползите между производителите и потребителите. По подобен начин ПКНР не можа да предостави информация за продажбите на включени в каталога внесени BEV, които са били допустими по тази програма.

(308) Що се отнася до Каталога на моделите на превозни средства, използващи нови енергийни източници, освободени от данъка върху покупките на превозни средства, ПКНР не предостави отговори относно i) критериите за допустимост, ii) информационните документи относно отхвърлените модели и заявления за модели, както и iii) комуникацията с производителите относно техните заявления. По-конкретно ПКНР не предостави обяснение или доказателства в подкрепа на основанието, на което са били приемани или отхвърляни заявления за включване на превозни средства в програмата. Освен това ПКНР не предостави информационни документи за отхвърлените модели, нито пък заявленията за модели и документите, изпратени на производителите във връзка с отхвърлянето на тези модели.

(309) По подобен начин ПКНР не предостави информация относно броя на регистрираните в Китай BEV. Освен това ПКНР не предостави информация относно броя на внесените BEV, регистрирани през разследвания период или през предходни периоди. ПКНР също така не предостави информация относно броя на регистрираните NEV или BEV по марка, модел и място на регистрация. И накрая, ПКНР не предостави проучвания, които биха могли да се използват като отправна точка по отношение на еластичността на цените в Китай.

(310) Тъй като Комисията не получи информация от страна на ПКНР относно изброените по-горе елементи, тя счете, че не е получила информация от основно значение за разследването.

(311) В отговора си на писмото на Комисията по член 28 ПКНР възрази срещу прилагането на наличните факти на основание, че то не разполага с нито една част от поисканата информация.

(312) Освен това ПКНР заяви, че информацията относно броя на регистрираните BEV не е от значение за целите на разследването.

(313) Комисията отбеляза, че е много малко вероятно ПКНР да не разполага с информация относно броя на регистрираните в Китай BEV през даден период. Такъв е по-специално случаят предвид факта, че BEV се ползват от специални условия към момента на регистрацията, на които трябва да бъде направена оценка и да се осъществи контрол и наблюдение от страна на ПКНР. Съществува цялостен набор от документи, които собствениците на превозни средства трябва да представят на органите за управление на движението по пътищата по време на процеса на закупуване, регистриране и получаване на регистрационен номер за превозно средство в Китай. От момента на покупката от купувачите на превозни средства се изисква да спазват разпоредбите относно данъчното облагане на покупката, като подадат данъчна декларация за покупката на превозното средство. В тази декларация се изисква подробна информация, включително идентификационния номер на превозното средство (VIN), с който еднозначно се идентифицират моделът на превозното средство и някои от неговите характеристики. Освен това регистрираните в Китай превозни средства трябва да преминат през процес на регистрация към китайския орган за управление на движението по пътищата, който включва идентификация на типа и модела на превозното средство. По подобен начин табелите с регистрационния номер могат да бъдат свързани с конкретни превозни средства.

(314) Също така е малко вероятно ПКНР да не е запазила писмена документация, свързана с отхвърлянето на модели за включване в каталога, особено когато процедурата за включване в каталога предвижда представянето на значителен обем данни от производителите и предполага извършване на оценка от страна на няколко подчинени на ПКРН технически служби. Освен това Комисията отбеляза, че е малко вероятно ПКНР да не е наясно с предполагаемите пропуснати данъчни приходи в рамките на дългогодишна програма. Действително това е програма с пряко отражение върху бюджета, резултатът от която потенциално би могъл да е пропускането на стотици милиарди CNY данъчни приходи годишно.

(315) Поради това, доколкото тази информация се счита за необходима, за да може Комисията да направи своите заключения, последната се основа на публично достъпни източници.

(316) Що се отнася до относимостта на информацията, Комисията отбелязва, че тя самата, а не някоя от страните определя каква информация се счита за необходима за разследването. Освен това регистрирането на BEV има пряка връзка с твърдяната схема за субсидиране и поради това поисканата информация бе едновременно относима и необходима за Комисията, за да оцени тя правилно схемата.

(317) Въпреки че, както е посочено в раздел 3.9, Комисията временно реши да не прави констатации относно тази схема, тя си запазва правото допълнително да проучи дали програмата подлежи на изравнителни мерки. Следователно Комисията може да се наложи да използва наличните факти за своите констатации относно схемата за освобождаване от данък върху покупките, ако събере достатъчно информация, за да стигне до заключението, че посочената схема подлежи на изравнителни мерки.

3.3.2. *Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент по отношение на групата SAIC*

(318) Групата SAIC първоначално оказа съдействие на Комисията, като предостави отговори на въпросника. По-специално свързаните с нея субекти, включително 6 производители на BEV, изпратиха отговори на въпросника. Бе установено обаче, че тези отговори са с много пропуски, и на 12 декември 2023 г. Комисията информира групата SAIC за намерението си да приложи член 28, параграф 1 от основния регламент по отношение на информацията, която не е била предоставена преди контролните посещения, както и за факта, че ако не получи тази информация, констатациите на Комисията може да се основат на наличните факти. Липсващата информация се отнасяше, *inter alia*, до производствените разходи, подробната информация, свързана със закупуването на основни материали за влагане, и липсата на отговори на въпросника от свързани дружества, участващи в дейности, имащи отношение към продукта, предмет на разследването, за които бе поискано предоставянето на отговори на въпросника.

(319) Групата SAIC не предостави липсващата информация и заяви, че това се дължи на големия брой свързани дружества в групата и че прилагането на „*наличните факти*“ не би отразило правилно високата ѝ степен на съдействие до този момент от разследването. Тя заяви, че големият брой на представените отговори с пропуски се дължи на изискваното от Комисията, често без основание, количество информация и на голямата административна тежест, свързана с необходимата координация между големия брой свързани дружества.

(320) Липсата на съдействие обаче бе потвърдена преди, по време на и след контролните посещения, тъй като не бе предоставена информация от основно значение, включваща, *inter alia*, производствените разходи, описите на материалите (ОМ), продуктовите спецификации, включително химичния състав на суровините, закупувани от доставчици, доказващите покупките списъци за всяка сделка за доставчиците и информация, свързана с получените безвъзмездни средства. Комисията обясни на групата SAIC, че тази информация бе счетена за необходима, за да се направят конкретни констатации по отношение на субсидиите, получени в рамките на различни мерки за подкрепа. Освен това изглежда, че други свързани дружества също не са предоставили отговори на въпросника, въпреки че поради техните дейности те би трябвало да направят това.

(321) Комисията установи, че липсата на такава необходима информация е възпрепятствала разследването. Поради това на 23 април 2024 г. групата SAIC бе надлежно информирана за последиците от оказването само на частично съдействие при разследването и за намерението на Комисията да приложи член 28 от основния регламент по отношение на непредоставената информация или на информацията, която не бе възможно да бъде проверена. Комисията прикани дружеството да представи коментари.

(322) На 30 април 2024 г. Комисията получи коментари от групата SAIC. Групата SAIC изрази несъгласие с оценката на Комисията за общото равнище на съдействие от страна на различните субекти, които са част от групата, и представи няколко твърдения, водещи до заключението, че предвиденото прилагане на член 28 от основния регламент не е обосновано.

3.3.2.1. Твърдение на групата SAIC, че не са спазени правните стандарти за прилагане на член 28 от основния регламент

(323) Групата SAIC изтъкна, че с някои аспекти от оценката на Комисията за прилагането на член 28 от основния регламент се представят погрешно документираните факти и заяви отново, че е оказала съдействие при разследването по най-добрия възможен начин. Групата SAIC обясни, че в случаите, когато не е имала възможност да предостави пълна или само частична информация, както е поискано, тя е предоставила „алтернативни документи“, за да улесни провежданото от Комисията разследване.

(324) В това отношение групата SAIC се позова на член 28, параграф 3 от основния регламент, както и на практиката на Съда на Европейския съюз ([103]), като заяви, че дори непълните отговори или отговорите с друг вид пропуски следва да бъдат приети.

(325) Групата SAIC изтъкна направена от Съда констатация по това дело ([104]), където той приема, че „понятието „необходима информация“ препраща към данните у заинтересованите страни, чието предоставяне институциите на Съюза изискват от тях, за да направят заключенията, които се налагат в рамките на антидъмпинговото разследване“. По същото дело ([105]) Съдът е установил, че „тези институции носят тежестта да установят наличието на дъмпинг, вреда и причинно-следствена връзка между вноса — предмет на дъмпинг, и вредата, и следователно и „необходимия“ характер на дадена информация, за да се направят заключенията, които се налагат в рамките на антидъмпинговото разследване“.

(326) Предвид констатацията на Съда групата SAIC счита, че „поради изключително сложния характер на настоящото разследване (както по отношение на големия обхват на поисканата информация, големия брой дружества, от които се изисква да представят информация, и краткия период от време за нейното предоставяне) Комисията не следва да прилага горепосочените критерии твърде стриктно по отношение на предоставената информация“ и „когато информацията се счита за непълна, използването на наличните факти следва да бъде строго ограничено до необходимата цел на посочената информация и при всички обстоятелства тя следва да се проверява чрез позоваване на други независими източници, в пълно съответствие с член 28, параграф 5 от основния регламент“.

([103]) Вж. T-413/13, City Cycle Industries/Съвет, EU:T:2015:164, т. 120; дело T-633/11, Guangdong Kito Ceramics и др./Съвет, EU:T:2014:271, т. 100; доклад на Апелативния орган на СТО, САЩ — Горещовалцована стомана, WT/DS184/AB/R, приет на 23 август 2001 г., т. 81, и дело C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

([104]) Дело C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, т. 53—57.

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

(327) Комисията припомни, че поисканата информация действително е била предоставена от другата(ите) включена(и) в извадката група(и) и следователно е леснодостъпна за групата SAIC. Следователно групата SAIC е избрала да не предостави поисканата информация, както е видно от списъка на непредставените документи, който тя е подписала и приела по време на проверката. Този списък показва, че тя е възпрепятствала разследването, като съзнателно не е действала по най-добрия възможен начин. Освен това информацията бе счетена за необходима, за да се направят подходящи заключения в рамките на антисубсидийното разследване и в това отношение, в съответствие с констатациите на Съда. Също така всяка относима информация, предоставена от групата SAIC като „алтернативни документи“, включително информацията с пропуски, бе взета предвид по подходящ начин, когато можеше да бъде проверена. Комисията използва наличните факти, включително от независими източници, както е посочено в раздел 3.3 относно преференциалното отпускане на заеми, застраховането на експортни кредити, освобождаването от данък върху покупките, материалите за влагане и политиката на фискални субсидии за популяризиране и използване на превозните средства, използващи нови енергийни източници, само когато предоставената информация бе с явни пропуски (и бе посочена в съвместно подписаните приложения към докладите за проверка на място) и Комисията разполагаше с достатъчно елементи, за да направи заключение по тези схеми. Неправилно е да се приеме, че Комисията е приложила твърде стриктно критериите, посочени в член 28, параграф 3 от основния регламент.

(328) Тъй като в коментарите си групата SAIC заяви, че „принципът на оказване на доверие следва да се приложи спрямо предоставената налична информация“, Комисията обясни при разгласяването на основните факти и съображения на включения в извадката производител износител, че при използването на наличните факти по смисъла на член 28 от основния регламент, тя е използвала предоставената от групата SAIC информация във възможно най-голяма степен, и че единствено при липсата на такава проверена информация е прибягнала до използването на независими публични източници. Поради това твърдението, че правните стандарти за прилагане на член 28 от основния регламент не са спазени, бе отхвърлено.

3.3.2.2. Искания за информация относно свързани доставчици

(329) Както е посочено в съображения 318—319, по време на разследването бе установено наличието на няколко недекларирани свързани дружества, за които групата SAIC не предостави отговори на въпросника. Бе установено, че тези „нови“ дружества са свързани и са имали участие в различни договорни отношения от ключово значение, включващи дейности като предоставяне на материали за влагане, капитал, заеми, гаранции и други видове финансиране в рамките на групата SAIC. Групата SAIC неколкократно отхвърли исканията на Комисията за попълване на въпросник, като заяви, че това е нарушение на основните ѝ права, без обаче да представи някакви основателни аргументи.

(330) В коментарите си групата SAIC заяви, че тези свързани дружества не са могли или не е трябвало да окажат съдействие при разследването и във всеки случай използването на член 28 от основния регламент по отношение на тези дружества не е обосновано или следва да бъде строго ограничено. Причините, изтъкнати от групата SAIC, бяха свързани с няколко фактора, като например:

— Много ниска договорна стойност на свързаното дружество в оборота на групата SAIC (по-малко от 1 %).

— Липса на дялово участие или на значителен контрол върху свързаните дружества, което се потвърждава от факта, че тези дружества са отказали да удовлетворят искането за оказване на съдействие, отправено от групата SAIC, или да предоставят поверителни документи, по които посочените дружества са страна.

— Стопанските дейности на свързаните дружества не влизат в обхвата нито на инструкциите към въпросника за производителите износители, нито на пояснителната бележка ([106]), публикувана от Комисията на 17 ноември 2023 г.

— Обем на производството в резултат на договор за ишлеме, който вече е обхванат от отговора на групата SAIC.

— През разследвания период дружеството, за което се твърди, че е свързано, не е имало сделки за НИРД или валидни договори за НИРД с групата SAIC.

— Дружество, за което се твърди, че е свързано, е ползвател, но не и титуляр на право за ползване на земя.

([106]) Бележка към досието: свързаните дружества трябваше да представят отговори на въпросника (t23.005730).

(331) Комисията се съгласи, че в съответствие с горепосочената пояснителна бележка дадено свързано дружество с много ниска договорна стойност, представляваща по-малко от 1 % от покупките на групата SAIC, действително може да бъде освободено от задължението за предоставяне на отговори на въпросника при настоящото разследване. Комисията обаче си запази правото да приложи член 28 от основния регламент по отношение на частите, доставени от това свързано дружество на групата SAIC, тъй като не бе в състояние да провери тази информация.

(332) Комисията отбеляза, че въпросният свързан доставчик и групата SAIC съвместно са управлявали дружество за разработване, производство и продажба на електрохимични елементи, модули и блокове за акумулаторни батерии и поради това са юридически признати търговски партньори. Следователно те се считат за свързани по смисъла на член 127 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията, което потвърждава правното задължение за представяне на отговори на въпросника относно субсидиите като свързана страна съгласно указанията във въпросника и последващата кореспонденция. Поради това твърдението на групата бе отхвърлено.

(333) Групата SAIC заяви, че Комисията следва да преразгледа своята оценка и да се въздържа от прилагането на член 28 от основния регламент по отношение на дружества, които са отказали да разкрият финансови или договорни връзки и споразумения за съвместни предприятия, и в такива случаи да използва само публично достъпна информация в съответствие с член 28, параграф 5 от основния регламент. Комисията неколкократно указа на групата SAIC, че фактът, че определена информация се счита за „*основна търговска тайна*“, не е от значение предвид поверителното третиране на всяка информация, предоставена в рамките на антисубсидийните процедури в съответствие с член 29 от основния регламент. Поради това твърдението бе отхвърлено.

(334) Групата SAIC заяви, че Комисията не е обяснила надлежно защо някои свързани дружества следва да попълнят въпросник. Във второто си искане обаче Комисията обясни, че според наличната в досието информация (органиграма, показваща важна роля във финансово отношение и/или по отношение на осъществяването на контрол от страна на свързаните дружества) тези дружества са свързани, тъй като изглежда, че участват в предоставянето на капитал, заеми или други видове финансиране в рамките на групата SAIC. След като обаче получи от групата SAIC втори отрицателен отговор на своето искане, Комисията не повтори искането си и на 23 април 2024 г. информира групата SAIC за последиците от неоказването на съдействие.

(335) Групата SAIC отказа да предостави отговори на въпросника относно едно свързано дружество, за което по време на едно от контролните посещения бе установено, че е участвало в договор за ишлеме. Въпреки че групата SAIC призна, че това свързано дружество е участвало в производството на продукта, предмет на разследването (ППР), тя също така заяви, че Комисията е следвало да „*потвърди*“, че са необходими отговори на въпросника. Този коментар показа липсата на съдействие от страна на групата SAIC, която накрая заяви, че всяко използване на член 28, ако има такова във връзка с това свързано дружество, следва да бъде ограничено до елементи, които не са свързани със субсидиите. Твърдението бе отхвърлено.

(336) Всъщност съществуването на тези свързани дружества бе разкрито от информацията, предоставена при първоначалното подаване на информация преди предоставянето на отговорите на въпросника, от отговорите на въпросника или по време на контролните посещения за проверка на място на случаен принцип. Тези свързани дружества са били доставчици или клиенти на групата SAIC и изглежда често участват в дейности, свързани с ППР, независимо дали като изследователски институти, доставчици на части и компоненти, изброени в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, дружества за логистика и т.н. Предвид естеството на техните дейности те е следвало да предоставят отговори на въпросника, които да позволят на Комисията да провери информацията и евентуално да поиска допълнителни доказателства.

3.3.2.3. Информация, която не е предоставена от групата SAIC, и други неоповестени документи преди и по време на контролните посещения за проверка на място

(337) В коментарите си групата SAIC заяви, че след получаване на писма с искане за съществена допълнителна информация от страна на Комисията част от информацията впоследствие действително е предоставена и е могла да бъде изцяло проверена по време на контролните посещения за проверка на място. Групата SAIC обаче се позова само на информацията, свързана с освобождаването на клиенти на вътрешния пазар от данък върху покупките и потреблението, като по този начин призна, че цялата друга липсваща информация е останала неоповестена по време на разследването. Всъщност в писмата с искане за допълнителна информация бяха посочени ключови въпроси, на които отделните производители, представляващи част от групата SAIC, умишлено са пропуснали да отговорят (информация в отговорите им на въпросника относно прогнозите за производството и продажбите, производствените разходи, освобождаването от данък върху покупките и потреблението при продажби на вътрешния пазар).

(338) Групата SAIC представи преглед на документите, които не са били предоставени преди и по време на контролните посещения за проверка на място, като поиска от Комисията да приложи член 28 от основния регламент само по отношение на документите, които не са били предоставени от отделни субекти. Комисията преразгледа списъците и остана на позицията си по отношение на елементите в списъка, които бяха изпратени на групата SAIC, във връзка с които следва да се използват наличните факти, като например програми за отпускане на безвъзмездни средства, предоставяне на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, пропуснати приходи чрез програмата за освобождаване и намаляване на данъците и предоставяне на преференциално финансиране (като например облигации и вливания на капитал) и липсващи отговори на въпросника. Искането да не се отхвърля предоставената информация по отношение на следните изброени по-долу елементи бе отхвърлено:

a) *Опис на материалите, крайни продукти и спецификации на доставяния продукт (например химичен и друг състав и т.н.)*

(339) Описите на материалите (ОМ) представляват обширни списъци на суровини, компоненти и инструкции, необходими за производството на даден продукт. Комисията неколкократно обясни на групата SAIC нейното значение в рамките на разследването, тъй като тя дава възможност да се определят основните отделни компоненти и материали, съставляващи крайния продукт, и техния произход.

(340) В разглеждания случай на субсидиране ОМ са също толкова важни за определяне на частите, използвани при сглобяването на крайния продукт (BEV или компоненти като акумулаторни батерии), използваните количества, тяхната спецификация, вътрешния номер на материала и съответно наименованието на техните доставчици. ОМ също така дадоха възможност да се установи пряка връзка с производствените разходи, тъй като те биха могли да се използват като основа за изчисляване на стандартните разходи, действителните разходи и отклоненията, произтичащи от разликата между тях.

(341) Групата SAIC не предостави пълни данни нито за ОМ, нито за производствените разходи, и заяви, че ОМ не са необходими за антисубсидийните разследвания, тъй като не са свързани с нито един от елементите, използвани за изчисляване на маржа на субсидията. Комисията изрази несъгласие с тази оценка и потвърди, че посочената информация се изисква, за да може да се оцени пълнотата и точността на информацията, свързана както с производствените разходи, така и с най-важните части и компоненти.

(342) Групата SAIC призна, че информацията, свързана със спецификациите на продуктите, може да бъде предоставена само отчасти и за конкретни случаи. Освен това групата SAIC счита, че Комисията би могла да използва различен подход, за да има възможност да извърши равняване на предоставените данни. Всъщност, тъй като от всеки субект се изисква едно и също равнище на информация относно ОМ, групата SAIC счита, че е налице несправедливо третиране, което представлява нарушение на Хартата на основните права, тъй като са налични и други методи за проверка на информацията, предоставена в таблицата относно доставката на части.

(343) Комисията поддържа становището, че нито един от свързаните доставчици на акумулаторни батерии не е предоставил необходимите подкрепящи документи, поискани от екипа за разследване, и по-специално техните спецификации. Комисията първо счете, че информацията относно ОМ следва да бъде предоставена от всеки от субектите, тъй като при поискване по време на контролните посещения за проверка на място те потвърдиха, че макар да разполагат с такава информация, тя не може да бъде предоставена по различни причини, свързани най-вече с подписано с доставчиците споразумение за поверителност и с търговските тайни на съответното дружество. Освен това ОМ действително са използвани от субектите при изготвянето на отговорите на въпросника, за да се определят материалите за влагане, за които е необходимо да се предостави информация, и съответните доставчици, които следва да предоставят отговори на въпросника. Това е една от причините, които накараха Комисията да поднови искането си след контролното посещение за проверка на място. Всъщност, противно на обичайните си практики, Комисията позволи на всеки субект да предостави информация относно ОМ и други доставяни части и спецификации на суровините, като си запази обаче правото да не взема предвид тази информация, тъй като тя не можеше да бъде проверена на място.

(344) Както е посочено по-горе, групата SAIC заяви, че химичният състав и спецификацията на електрохимичните елементи на акумулаторните батерии и акумулаторната система, използвани от някои от производителите, могат да бъдат проверени, без да се използват ОМ, или че информацията, свързана със спецификацията на определени суровини, използвани от някои свързани производители на акумулаторни батерии, може да бъде проверена, без да се използват ОМ. В някои случаи групата SAIC предостави свързана с ОМ информация като част от доказателствата при проверката.

(345) Фактът обаче, че дадено дружество би предоставило възможност на Комисията да прегледа ОМ за отделен вид ППР, в никакъв случай не би могъл да бъде равностоен на предоставянето на поисканата информация. В допълнение към липсата на пълнота на информацията, която може да бъде прегледана (само за един вид ППР в някои изключителни случаи), групата SAIC потвърди, че е отказала да предостави леснодостъпна информация на Комисията, когато това е било поискано.

(346) Комисията първо отхвърли твърдението, че ОМ не са от значение за разследването и не могат да окажат някакво въздействие върху изчисленията на размера на субсидията. Второ, след като определи акумулаторните батерии и другите суровини като основни фактори, които могат да бъдат предмет на субсидиране, при липсата на информация за ОМ, която би позволила на Комисията да оцени пълнотата и точността на информацията относно частите, доставени на включените в извадката производители, както и техните спецификации, Комисията реши да използва като налични факти други източници на информация относно суровините.

б) *Списък на покупките по отделни сделки за частите и компонентите (счетоводна книга)*

(347) В коментарите си относно прилагането на член 28 групата SAIC потвърди, че поради съображения, свързани с поверителността, невинаги е имала възможност да предостави списъци на покупките по отделни сделки, тъй като тези елементи са свързани с производствените разходи и поради това представляват търговска тайна. В някои случаи обаче тя изтъкна, че съответната таблица би могла да бъде проверена по време на контролните посещения за проверка на място. Групата SAIC заяви, че е представила подробно обобщение на поисканата информация под формата на таблици, в които се съдържа цялата необходима информация за изчисляване на размера на субсидията, и че тя е могла да бъде проверена от Комисията по време на контролните посещения за проверка на място. Групата SAIC обаче успя да предостави на Комисията само снимка на екрана с информацията, тъй като нейният източник остава поверителен и поисканият списък на покупките нямаше възможност да бъде предоставен, въпреки че е леснодостъпен. Групата SAIC стигна до заключението, че във всеки случай предоставената информация отговаря на критериите по член 28, параграф 3 от основния регламент.

(348) Комисията изрази несъгласие с твърдението, че предоставената информация отговаря на критериите по член 28, параграф 3 от основния регламент. Непредоставянето на пряк достъп до определени документи и представянето на снимки на екрана или на обобщени данни, без да се предостави съответната поискана информация, в никакъв случай не може да бъде равносилно на предоставянето на поисканата информация под формата на доказателство, гарантиращо, че тя може да бъде надлежно проверена. Пропуските при предоставянето на действително поисканите данни създават трудности при достигането до достатъчно точна констатация. Освен това, като се има предвид, че информацията е леснодостъпна, не може да се счита, че страната е действала по най-добрия възможен начин.

(349) Комисията също така отбеляза, че информацията, свързана с покупките, не отразява действителните, а стандартните разходи (бюджетни разходи, записани в приложението ERP (Enterprise Resource Planning — планиране на ресурсите на предприятието) на дружеството). Въз основа на това и предвид горепосочените констатации, свързани с ОМ, Комисията не бе в състояние да провери точността на информацията за количеството и разходите, свързана с частите и компонентите и представена от включените в извадката производители на ППР, и поради това отхвърли твърдението, че предоставената информация отговаря на критериите по член 28, параграф 3 от основния регламент.

в) *Рамково споразумение за закупуване (пълна версия) за доставчици на части и компоненти, изброени в таблица E-3-3 (а/б)*

(350) В коментарите си групата SAIC заяви, че в един случай тя е извършила равняване на място списък по отделни сделки със счетоводната си документация. Тя изтъкна, че за този субект и за другите производствени субекти е предоставила, след получаване на искане по време на контролните посещения за проверка на място, съответните документи за покупка, включително фактури, поръчки за покупки и вписвания в системите ERP под формата на доказателства. По-специално двама доставчици на акумулаторни батерии предоставиха като доказателства при проверката договорите си с клиенти, т.е. с производителите на BEV в рамките на групата. Поради това групата SAIC счете, че критериите по член 28, параграф 3 от основния регламент са изпълнени и информацията следва да бъде изцяло взета предвид от Комисията.

(351) Комисията отхвърли твърдението, че групата SAIC е оказала пълно съдействие, като е предоставила набор от рамкови споразумения за закупуване. Всъщност самата група SAIC призна, че поради твърдения строго поверителен характер на тези документи тя не е могла да предостави изцяло някое от рамковите споразумения за закупуване за доставчиците на части и компоненти, които са изброени в съответния раздел от отговорите на въпросника. Това бе потвърдено и от списъка с документи, които не бяха предоставени нито по време на контролното посещение, нито след него, като не бе възможно предоставянето на пълен набор от документи, включително на такива като рамков договор и технически спецификации. Освен това Комисията припомни на групата SAIC, че такъв документ е следвало да бъде предоставен като част от първоначалните отговори на въпросника. Предвид поверителното третиране на всяка „*чувствителна*“ информация, предоставена в рамките на антисубсидийните процедури, това твърдение е необосновано. Като се има предвид, че тези документи са били леснодостъпни за групата SAIC и е следвало да бъдат предоставени като част от отговорите на въпросника, Комисията счете, че групата SAIC не е действала по най-добрия възможен начин. Поради това Комисията отхвърли твърдението, че предоставената информация отговаря на критериите по член 28, параграф 3 от основния регламент.

г) *Списък на продажбите по отделни сделки (2020—РП) с посочване на стойността на продажбите, обемът на продажбите, датата, моделът, номерът на артикула, кратният код, идентификационният номер на превозното средство, наименованието на клиента, цената на дребно, продажната цена, нетната цена, нетната цена без ДДС, количеството, свързаните/несвързаните продажби, ППР/продукти, различни от ППР*

(352) Комисията счете, че показването на файлове във формат Excel и на извлечения от счетоводни книги на екран и предоставянето на снимки на екрана, без да бъде предоставена основната информация, не може да бъде заместител на предоставянето на пълния списък на продажбите по отделни сделки, за да се даде възможност за извършване на пълно равняване на числовите стойности, посочени в съответните таблици.

(353) В коментарите си групата SAIC заяви, че Комисията не е взела предвид разнообразието на счетоводни и финансови системи, съществуващи в рамките на посочената група, и че за Комисията не е от съществено значение или не е необходимо да получи списък по отделни сделки, за да извърши пълно равняване на информацията в таблиците относно продажбите във въпросника. Поради това Комисията следвало да се въздържа от използването на член 28, тъй като някои от проверените дружества са представили списъка по отделни сделки като част от доказателствата при проверката, и във всеки случай предоставената от различните субекти информация отговаряла на условията, определени в член 28, параграф 3 от основния регламент.

(354) Комисията счете, че информацията, предоставена само под формата на снимки на екрана, включваща единствено ограничен набор от данни или показваща някои примери, би направила проверката и равняването на основните числови стойности невъзможни, и поради това отхвърли това твърдение. Тъй като на Комисията не бе предоставена подробна информация, а само снимки на екрана, тя не можа да провери точността на предоставената информация, като например дали отделните сделки за продажба действително са свързани с продукта, предмет на разследването.

д) *Споразумения за съвместно предприятие*

(355) В своите коментари групата SAIC потвърди, че няма възможност да предостави оригиналните копия на споразуменията за съвместно предприятие по отношение на някои от своите производствени субекти, като обаче заяви, че съдържанието на тези споразумения за съвместно предприятие е отразено в устава, тъй като то е „*изложено повторно*“ в него. Само един от субектите представи споразумението за съвместно предприятие като част от отговорите на първоначалния въпросник.

(356) Както е посочено по-горе, Комисията неколкократно указа на групата SAIC, че фактът, че определена информация се счита за „*основна търговска тайна*“, не е от значение предвид поверителното третиране на всяка информация, предоставена в рамките на антисубсидийните процедури в съответствие с член 29 от основния регламент. Твърдението, че съдържанието на липсващите споразумения за съвместно предприятие е било „*изложено повторно*“ в устава, не можа да бъде проверено, без да бъдат получени съответните споразумения за съвместно предприятие. Докато един производител на BEV в рамките на групата SAIC предостави копие от споразумение за съвместно предприятие, нито един от другите производители на BEV не представи такъв документ. Поради това твърдението бе отхвърлено.

е) *Инвестиционни планове, одобрения, мониторинг на инвестициите и проучвания за осъществимост за периода 2020—2023 г., както и прогнози за продажбите*

(357) Групата SAIC заяви, че поисканите документи (инвестиционни планове, одобрения, мониторинг на инвестициите и проучвания за осъществимост за периода 2020—2023 г., както и прогнози за продажбите) не са от значение за изчисляването на размера на субсидията през разследвания период, тъй като в тези документи не се съдържат никакви елементи или данни, необходими за изчисляването на посочения размер. Освен това поисканите документи или вече са били налични в публично достъпните годишни доклади, или съдържат поверителна информация, свързана със страни, над които групата SAIC не е упражнявала значителен контрол и поради това не е било възможно те да бъдат представени.

(358) Комисията изрази несъгласие с групата SAIC и счете, че информацията, която дава възможност да се оценят естеството и обемът на планираните инвестиции по отношение на ППР, е от значение за разследването не само за оценката на опасността от причиняване на съществена вреда, но например и за оценката на производствения капацитет във връзка с ППР. Поради това твърдението бе отхвърлено.

ж) *Документи, свързани с прогнозния доклад за „кредитите относно NEV“ (вж. член 18 от Корпоративен среден разход на гориво от леки пътнически автомобили и превозни средства, използващи нови енергийни източници, Паралелно управление по точки)*

(359) Групата SAIC заяви, че не е необходимо да бъдат представени поисканите прогнозни доклади, тъй като те или не съществуват, или са свързани с информация за периода след РП и поради това не е необходимо да бъдат проверявани. Поради това групата SAIC стигна до заключението, че прилагането на член 28 по отношение на този елемент от разследването е ирелевантно.

(360) Тъй като Комисията счете, че не може да провери тези твърдения по време на контролните посещения за проверка на място, твърдението, че прилагането на член 28 по отношение на този аспект на разследването е ирелевантно, бе отхвърлено.

з) *Банкови разрешения, кредитни линии*

(361) Комисията изтъкна, че предоставените банкови разрешения не обхващат всички банки, с които субектите от групата SAIC са били в делови отношения, и че образецът на въпросника, отнасящ се до банковото разрешение, е бил променен без предварително уведомление.

(362) Групата SAIC заяви, че е променила образеца, за да включи банковите акцепти и кредитните линии в обхвата на банковите разрешения, и следователно тези промени в образеца по никакъв начин не следва да се считат за намаляване на обхвата на банковите разрешения, а напротив. Групата SAIC изтъкна, че поисканата информация е предоставена и следва да бъде взета предвид от Комисията във вида, в който е представена.

(363) Комисията отбеляза, че някои субекти в рамките на групата SAIC не са представили информация, свързана с банковите разрешения, кредитните линии и размяната на дълг срещу капитал, и поради това тя не е получила информация от основно значение, свързана с тези аспекти на разследването. Поради това твърдението бе отхвърлено.

и) *Програми за отпускане на безвъзмездни средства*

(364) Въпреки че не отрича получаването на безвъзмездни средства от ПКНР, групата SAIC заяви, че използването на „индивидуалните суми, получени в рамките на предоставените безвъзмездни средства, времето на получаване на безвъзмездните средства, описанието на безвъзмездните средства, съответните уведомления от страна на правителството, в които се посочва естеството на безвъзмездните средства, и друга необходима информация“ за целите на изчисляването на размера на субсидията не е от съществено значение, тъй като докладваните суми се отнасят до безвъзмездните средства, получени за субектите като цяло, а не само във връзка с ППР. Освен това размерът на безвъзмездните средства, получени през разследвания период, както е посочено в таблиците, може да бъде пряко равнен с оборотната ведомост и сметките в главната книга, по-специално със сметките, отнасящи се до приходи от спомагателна (неоперативна) дейност и/или приходи от субсидии.

(365) В резултат на това обаче Комисията не бе в състояние да определи основните схеми за субсидиране, размера на безвъзмездните средства, получени през разследвания период, както и дали тези безвъзмездни средства са свързани с дълготрайни активи или не. Комисията отхвърли твърдението, че информацията, свързана с безвъзмездните средства, би могла да бъде проверена.

й) *Права за ползване на земя (ППЗ)*

(366) Групата SAIC заяви, че правата за ползване на земя не са сред областите, обхванати в искането на Комисията по отношение на основните документи. Комисията също така не е имала свързани с правата за ползване на земя въпроси след контролните посещения, освен по отношение на два субекта, като на тях е предоставен отговор на 21 февруари 2024 г.

(367) Във връзка с определени документи, поискани по време на контролните посещения, някои от принадлежащите към групата SAIC субекти обясниха, че исканите документи датират отпреди едно или две десетилетия и вече са архивирани или се отнасят до трета страна, по отношение на която те не разполагат с правомощия. Поради това групата SAIC заяви, че посочената сума за правата за ползване на земя следва да се счита за точна и да се използва като такава, както и че Комисията не следва да прилага член 28. Комисията счете, че са били поискани всички първоначални споразумения за ППЗ, договорът за закупуване и подкрепящите документи, в които е посочена първоначалната платена за ППЗ цена, като в няколко случая бе установено, че получената информация е непълна и не позволява пълната ѝ проверка. Поради това твърдението бе отхвърлено.

к) *Облигации и вътрешнодружествено финансиране*

(368) Групата SAIC заяви, че документите, свързани с облигациите и вътрешнодружественото финансиране, не са поискани от Комисията. Групата SAIC отбеляза, че информацията относно обезпечените с активи ценни книжа (ABS) не се изисква в раздела на въпросника, отнасящ се до предоставянето на преференциално финансиране от държавни стратегически банки и държавни търговски банки, и поради това отхвърли всяко предвидено прилагане на член 28.

(369) Комисията счете, че във въпросника изрично се изисква информация относно вътрешнодружественото финансиране, и по-специално относно облигациите. Първо, от дружествата, участващи в предоставянето на капитал, бе поискано да предоставят отговори на въпросника; второ, ABS са вид облигация, за която бе поискана информация във въпросника. Освен това Комисията установи наличието на противоречива информация, която е обществено достояние, по отношение на свързани дружества, които не оказаха съдействие (вж. съображение 320), което ясно показва, че свързана със субсидиите информация от основно значение не е била разгласена и поради това твърдението бе отхвърлено.

л) *Доклад на агент по данъчно приспадане за НИРД*

(370) Групата SAIC заяви, че докладите на агентите по данъчно приспадане за НИРД обикновено се изготвят от данъчните агенти съгласно указанията на дружествата; тяхното изготвяне обаче не е задължително и поради това искането за такива доклади не е приложимо. Освен това тези доклади не са били необходими или от съществено значение за проверка на приспаднатите за НИРД суми, тъй като съответните суми, декларирани в декларацията за данъка върху дохода на предприятието, са с преобладаващо значение. Групата SAIC възрази срещу всяко предвидено прилагане на член 28 от основния регламент.

(371) Комисията прие, както бе установено при едно контролно посещение за проверка на място, че редактирането на информацията в един доклад на агент по данъчно приспадане за НИРД, което е позволило допълнително приспадане на разходите за НИРД, какъвто бе случаят при един от субектите, не може да се счита за оказване на пълно съдействие. Тъй като не бе предоставена тази информация, която според твърденията не е свързана с продукта, предмет на разследването, но е леснодостъпна за групата SAIC, Комисията не бе в състояние да оцени свързания със специфичността аспект на разглежданата схема за данъчни облекчения. Поради това твърдението бе отхвърлено.

3.3.3. *Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент по отношение на групата Geely*

(372) В хода на разследването Комисията установи, че липсата на определена необходима информация възпрепятства разследването, а по-специално:

— бе установено, че доставчик от групата Geely се счита за свързан по смисъла на член 127 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията ([107]) и че това дружество не е предоставило отговори на въпросника;

([107]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията от 24 ноември 2015 г. за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 343, 29.12.2015 г., стр. 558).

— нито едно от дружествата за финансиране от групата Geely, които са набирали средства за нейната стопанска дейност в областта на BEV чрез синдикирани заеми, двустранни банкови механизми за финансиране и обезпечени с активи ценни книжа (*ABS*), включително обезпечени с активи „зелени“ ценни книжа, не предостави пълни отговори на въпросника;

— нито едно от дружествата от групата Geely не предостави пълна информация относно естеството на програмите за отпускане на безвъзмездни средства, по които са получили подкрепа, както се изискваше във въпросника;

— групата Geely не предостави информация за всички текущи и бъдещи проекти, свързани с производството на BEV, както се изискваше във въпросника;

— редица действителни производители на BEV от групата Geely не предоставиха пълни отговори на въпросника, а вместо това тези субекти единствено отговориха на разделите, предназначени за доставчиците на материали за влагане, като голяма част от информацията, която обикновено се очаква от производителите, не бе предоставена;

— групата Geely също така не предостави приложение IV — Банково разрешение като част от своите отговори на въпросника. На последно място, групата не предостави информация относно правата за ползване на земя, притежавани от холдинговите дружества, имащи отношение към един производител износител от групата.

(373) На 23 април 2024 г. Комисията уведоми групата Geely за намерението си да приложи член 28 от основния регламент по отношение на информацията, която не бе предоставена. Комисията прикани дружеството да представи коментари.

(374) На 30 април 2024 г. групата Geely представи коментари относно намерението на Комисията да приложи наличните факти по отношение на информацията, посочена в съображение 372 и в писмото от 23 април 2024 г.

(375) Първо, групата Geely заяви, че от нея не може да се изисква да предостави поверителна информация от несвързан доставчик, на когото тя не може да дава указания, и във всеки случай на Комисията е била предоставена информация, която е достатъчно уместна и от значение. Групата Geely не притежавала този доставчик, нито разполагала с правомощия по отношение на неговата дейност и управлението му.

(376) Комисията обаче отбеляза, че един от въпросните доставчици и групата Geely съвместно са управлявали дружество за разработване, производство и продажба на електрохимични елементи, модули и блокове за акумулаторни батерии и поради това са юридически признати търговски партньори. Следователно те се считат за свързани по смисъла на член 127 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията, което съгласно указанията във въпросника и последващата кореспонденция потвърждава правното задължение за представяне на отговори на въпросника относно субсидиите като свързана страна. Поради това твърдението на групата бе отхвърлено.

(377) Второ, групата Geely заяви, че не е в състояние да предостави повече информация от финансови дружества, които са набирали средства за неговата стопанска дейност в областта на BEV. Всички субекти от групата Geely, участващи във финансирането във връзка с BEV, са представили поисканите отговори на раздели А и Д от първоначалните въпросници. Освен това групата Geely заяви, че искането е твърде широкообхватно, недостатъчно точно и не е от пряко значение за разследването.

(378) Въпреки това чрез публично достъпни източници Комисията установи наличието на редица обезпечени с активи ценни книжа (включително обезпечени с активи „зелени“ ценни книжа), приложими през разследвания период (РП) и емитирани от поне едно от дружествата от групата Geely, за които групата не е предоставила информация дори след изпращането на конкретно искане за това, докато ABS е вид облигация, за която бе поискана информация в първоначалния въпросник. Поради това твърдението на групата Geely бе отхвърлено.

(379) Трето, що се отнася до предоставянето на пълна информация относно естеството на програмите за отпускане на безвъзмездни средства, групата Geely обясни, че информация за естеството и описанието на програмите за отпускане на безвъзмездни средства почти винаги може да бъде получена от банковите извлечения, свързани с индивидуалните плащания на безвъзмездни средства. Освен това групата Geely обясни, че не разполага с допълнителна информация, свързана с програмите за отпускане на безвъзмездни средства, включително с правното основание, и че тя следва да бъде поискана от ПКНР.

(380) Комисията отбеляза, че въз основа на ограничената информация, когато същата е налична в банковото извлечение, тя не е била в състояние да определи основните схеми за субсидиране по отношение на програмите за отпускане на безвъзмездни средства във връзка с продукта, предмет на разследването. В същото време, както е посочено в съображение 300, Комисията отбеляза, че ПКНР не е предоставило информация относно *ad hoc* безвъзмездните средства, предоставени на включените в извадката групи. Поради това твърдението на групата бе отхвърлено.

(381) Четвърто, що се отнася до липсата на докладване по отношение на някои проекти, свързани с производството на BEV, становището на групата Geely бе, че текущите и бъдещите проекти, като например за евентуално пускане на пазара на нови автомобили, не са свързани с разследвания период и не попадат в обхвата на настоящото разследване. Групата Geely подчерта също така строго поверителния и чувствителния за пазара характер на тази информация.

(382) Комисията отбеляза, че информация за текущите и бъдещите проекти, свързани с производството на BEV, е била поискана в първоначалния въпросник, както и по време на контролните посещения за проверка на място, тъй като редица схеми за субсидиране са свързани с бъдещото производство на BEV, а предвиденото увеличение на производствения капацитет за BEV е от значение за установяването на опасността от причиняване на вреда. Без тази пълна информация Комисията не бе в състояние да определи всички основни схеми за субсидиране във връзка с продукта, предмет на разследването. Поради това твърдението на групата бе отхвърлено.

(383) Пето, що се отнася до факта, че действителните производители на BEV в групата Geely не са предоставили пълни отговори на въпросника, групата Geely не счита, че тези дружества са производители на BEV, тъй като произвежданите от тях превозни средства все още е необходимо да преминат серия от проверки и изпитвания. Групата Geely също така посочи, че е предоставила допълнителна информация, свързана с тези дружества, както това бе поискано от службите на Комисията.

(384) Комисията отбеляза, че въпреки че дружествата са предоставили поисканата информация, нейното много късно представяне ѝ е попречило да провери пълнотата и точността ѝ. По-специално тя не бе в състояние да удостовери по подходящ начин доставките на някои материали за влагане, свързани с обема на производството и разходите за BEV, тъй като в информацията за разходите, предоставена от тези дружества, не се посочваха достатъчно подробности, както това обикновено се изисква от производствените субекти във въпросника на Комисията. Поради това твърдението на групата бе отхвърлено.

(385) Що се отнася до разпоредбата от приложение IV — Банково разрешение, групата Geely заяви, че е представила консолидирана версия на банковите разрешения към момента на подаване на отговорите на първоначалния въпросник. Комисията разгледа отново представения документ и потвърди неговата използваемост.

(386) Накрая, що се отнася до предоставянето на информация относно правата за ползване на земя, която е от значение за един производител износител от групата, групата Geely посочи, че правата за ползване на земя, свързани с централата, не са свързани с производството и продажбите на BEV и са ирелевантни и без значение за разследването.

(387) Комисията отбеляза, че централата отчасти се използва за дейностите, свързани с BEV. Ето защо субсидиите, свързани с тази централа, следва да се разпределят пропорционално на дейностите, свързани с BEV, които се извършват там, докато степента им на същественост не може да бъде установена, без да се разполага с основната информация за притежаваните права за ползване на земя. Поради това твърдението на групата бе отхвърлено.

3.3.4. *Прилагане на разпоредбите на член 28, параграф 1 от основния регламент по отношение на групата BYD*

(388) На 8 декември 2023 г. Комисията уведоми групата BYD за намерението си да приложи член 28 от основния регламент по отношение на информацията, която групата BYD не предостави, и прикани дружеството да представи коментари. Групата BYD предостави липсващата информация на 15 декември 2023 г.

(389) В хода на разследването Комисията установи, че групата BYD не е разкрила връзката си с (поне) двама доставчици на суровини, използвани в производството на батерии, и че поради това тези дружества не са представили отговори на въпросника. Освен това беше установено, че и двамата доставчици доставят значителни количества литий, които представляват повече от 1 % от общите покупки на суровини от дружествата, представили отговори на въпросника. Освен това на ПКНР не беше предоставена информация за несвързани доставчици въпреки факта, че антисубсидийният въпросник съдържаше разпоредби относно разгласяването на несвързаните доставчици, като не беше предоставено и приложение IV — банково разрешение. Комисията установи, че липсата на такава информация е възпрепятствала разследването и достъпа до информация за съответните схеми. На 24 април 2024 г. Комисията уведоми групата BYD за намерението си да приложи член 28 от основния регламент по отношение на информацията, която не беше предоставена, и прикани дружеството да представи коментари.

(390) На 30 април 2024 г. групата BYD представи коментари относно намерението на Комисията да приложи наличните факти по отношение на информацията, посочена в съображение 389.

(391) Първо, групата BYD заяви, че не е предоставена информация за свързаните доставчици на суровини, тъй като във въпросника е посочено, че само свързани дружества, участващи в „производството на дълготрайни активи или материали за влагане, използвани в производствения процес на производителя износител, като например материалите за влагане, изброени в раздел E-3-3 по-долу“, следва да представят отговори на въпросника. Въз основа на това групата BYD заяви, че някои материали за влагане не са били използвани в производствения процес на производителя износител, а в производствения процес на производителя на батерии нагоре по веригата.

(392) Освен това групата BYD заяви, че е представила списък на доставчиците на ПКНР въз основа на същата обосновка (т.е. свързани дружества, участващи в производството на материали за влагане, използвани в производствения процес на производителя износител) и че поради това някои от материалите за влагане от раздел E-3-3 са били използвани в производствения процес на производителите на батерии, а не в производствения процес на производителя износител.

(393) Комисията припомни, че на 17 ноември 2023 г. тя издаде бележка към досието с разяснения относно свързаните дружества, от които беше поискано да представят отговори на въпросника, с която допълни, че отговори на въпросника се изисква да представят всички свързани дружества, „независимо дали са свързани с производители, които продават на вътрешния пазар или за износ“, участващи в производството на дълготрайни активи или материали за влагане, включително суровини, части или компоненти, обхванати в раздел E-3-3 от въпросника и „използвани в производствения процес на произвеждащите субекти“. Като има предвид разяснението, което направи, Комисията счете, че дружеството е трябвало да даде ясни и пълни инструкции в структурата на дружеството и на неговите доставчици, като така да получи отговори на въпросника, особено от доставчиците на суровини, използвани в производството на батерии. Освен това, като се има предвид равнището на вертикална интеграция на групата BYD, Комисията счете, че не е възможно производственият процес на батерии да се разглежда като отделен от и несвързан с производствения процес на производителя износител. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(394) Комисията също така подчерта, че в раздел E-3-3b от въпросника ясно е обяснено, че пълен списък с имената и данните за контакт на доставчиците на части и суровини през разследвания период е трябвало да бъде предоставен както на Комисията, така и на ПКНР. Във въпросника също така е уточнено, че ако доставчикът не е свързано дружество, трябва да се посочи „първоначалният независим доставчик на въпросния материал“. В допълнение към горепосочените инструкции Комисията отбеляза, че в списъка на доставчиците, изпратен на ПКНР, дружеството вече е било включило някои наименования на свързани доставчици на суровини, използвани в производството на батерии. Комисията признава, че групата BYD е подала списък с доставчици на ПКНР, но този списък е непълен, тъй като не включва нито един несвързан доставчик, както е посочено в раздел E-3-3b от въпросника, нито свързаните доставчици, идентифицирани от Комисията. Липсата на тази информация възпрепятства разследването, тъй като не позволи на ПКНР да се свърже с тези доставчици нагоре по веригата, за да осигури отговори на въпросника. Поради това Комисията отхвърли твърдението.

(395) Групата BYD заяви, че не е представила приложение IV — формуляри за банково разрешение, тъй като счита, че Комисията е в състояние да получи исканата информация, като разгледа информацията, предоставена от съответните дружества, и по-специално като използва Референтния център за кредити към Китайската народна банка.

(396) Както беше посочено в писмото на Комисията от 24 април 2024 г., формулярите за банкови разрешения бяха счетени за ключови за събирането на информация от ПКНР относно съответните схеми за субсидиране. Формулярите за банково разрешение бяха необходими, за да се получат поверителни данни за дружествата от различните банки, които са предоставили заеми на групата BYD — информация, която беше поискана от ПКНР. Без тези форми банките не бяха в състояние да предоставят тази информация чрез ПКНР на Комисията, което доведе до възпрепятстване на разследването. Поради това твърдението на групата BYD трябваше да бъде отхвърлено.

(397) Групата BYD оспори факта, че един от нейните свързани доставчици на суровини е трябвало да предостави отговори на въпросника. Групата заяви, че Комисията е използвала грешен знаменател, когато е изчислявала процента на стойността на покупките, и че дружеството всъщност е доставило по-малко от 1 % от всички покупки на дружествата производители, представили отговори на въпросника. Групата BYD се позова също така на факта, че Комисията е освободила доставчиците на материали за влагане, представляващи по-малко от 1 % от покупките на производителите на BEV. Освен това групата оспори ползата от отговор на въпросника, тъй като въпросният доставчик е снабдявал единствено суровина, използвана непряко в производството на батерии.

(398) Комисията забеляза, че процентът на стойността на покупките, докладван от Комисията в приложението към писмото по член 28, е бил изчислен от самото дружество и обсъден с работещия по случая екип по случая по време на проверката в помещенията на дружеството. Тази информация беше включена и в доклада от мисията, изпратен на дружеството. Освен това Комисията признава, че е освободила доставчиците на материали за влагане, които доставят по-малко от 1 % от стойността на покупките на производителите на BEV от групата BYD. Това решение обаче беше взето въз основа на информацията, предоставена от групата в подкрепа на нейните искания за освобождаване. Комисията отбелязва, че на етапа на започване на процедурата не беше предоставена информация относно свързаните доставчици на суровини и че поради това тя не разполагаше с необходимата подлежаща информация, за да направи оценка дали свързаните доставчици на суровини трябва да представят отговор. На етапа на започване на процедурата въпреки ясните указания, предоставени в раздел Е-3-3 от въпросника, групата BYD ограничи разгласяването на информация относно структурата на дружеството само до частите и компонентите, изброени в първата част на раздел Е-3-3. На последно място, Комисията подчерта, че липсата на отговор на въпросника от свързаните доставчици на суровини е попречила на службите на Комисията да преценят дали доставчиците нагоре по веригата са получавали субсидии.

(399) Групата BYD оспори факта, че друг доставчик нагоре по веригата е трябвало да представи отговор на въпросника, базирайки се на факта, че дяловото участие на BYD в него е било под 5 % за част от разследвания период и поради това доставчикът не е отговарял на условията за свързана страна, както и че ограниченото дялово участие означава също, че исканата информация не е на разположение на групата BYD или под неин контрол и поради това не може да бъде предоставена от нея.

(400) Комисията припомня, че за част от разследвания период групата BYD въпреки всичко е притежавала над 5 % от въпросния доставчик нагоре по веригата и че тази връзка не е била оповестена в началото на разследването, а едва по време на процедурата по отстраняване на недостатъци. Също така, като се имат предвид съществуващите бизнес отношения между двете дружества, двете страни очевидно са свързани по смисъла на член 127 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията. Поради това твърдението беше отхвърлено. Комисията отново посочи факта, че като се има предвид значението на суровината, доставяна в производствения процес на групата BYD, обемът и стойността на покупките, закупени от BYD от доставчика нагоре по веригата, и независимо от факта, че въпросната суровина също е била включена в раздел Е-3-3 от въпросника, в който изрично се предвижда свързаните доставчици на суровини да представят отговори на въпросника, тя счита, че групата BYD е оказала само частично съдействие, като не е дала достъп до съответната информация относно структурата на групата и нейните доставчици в началото на разследването. Това се потвърждава и от факта, че списъкът на покупките от доставчици беше представен едва в резултат на първото писмо по член 28, посочено в съображение 388. В член 28, параграф 1 от основния регламент се предвижда, че в случаите, когато заинтересована страна „не предостави необходимата информация [...] предварителните или окончателните констатации — положителни или отрицателни могат да бъдат направени въз основа на наличните факти“ . Липсата на отговор на въпросника от свързаните доставчици на суровини е попречила на службите на Комисията да преценят дали доставчиците нагоре по веригата са получавали субсидии и дали покупната цена на един от основните материали за влагане, използвани в производството на батерии, може да се счита за определена в условия на сделка между несвързани лица.

3.3.5. *Коментари, представени от ПКНР относно начина, по който е предвидено да се прилага член 28 по отношение на включените в извадката производители износители*

(401) На 30 април 2024 г. ПКНР представи коментари, с които оспори начина, по който е предвидено Комисията да прилага член 28 от основния регламент, и формулирането на констатациите въз основа на наличните факти за конкретни аспекти, отнасящи се до трима включени в извадката производители износители.

(402) ПКНР твърди, че Комисията не само „не е коригирала незаконния си подход по няколко процедурни и по същество въпроса в този случай, но също така е недооценила сложността на засегнатите отрасли, големия брой дружества, които са част от включените в извадката производители износители, предоставили отговор на въпросника по случая, сложността на предполагаемите програми и изключително кратките срокове, дадени от Комисията за предоставяне на неоснователно голям обем информация, изисквана от дружествата“. ПКНР твърди, че с действията си Комисията е нарушила правилата на Световната търговска организация (СТО) и разпоредбите на основния регламент на ЕС.

(403) Подобно на твърденията на групата SAIC (вж. съображения 323— 328 по-горе) ПКНР заяви, че прилагането от страна на Комисията на член 28 от основния регламент няма достатъчно правно основание и е несъвместимо със съответните правила на СТО. ПКНР говори за искания за информация, които не са били счетени за „необходими“ за установяване на предполагаемите субсидии и по-специално за изчисляване на ползата. Тези твърдения вече бяха разгледани в съображения 323— 328 и поради това бяха отхвърлени.

(404) ПКНР заяви, че при разследването Комисията неоснователно е увеличила тежестта за китайските производители износители, като: а) е разширила обхвата на свързаните дружества, от които се изисква да предоставят отговори на въпросника, б) е разширила обхвата на предполагаемите субсидии, които се разследват, и на исканата информация, както и като непрекъснато е изменяла или допълвала исканата информация и в) като е налагала много кратки срокове и същевременно е изисквала неразумно количество информация. ПКНР признава, че в няколко случая включените в извадката производители износители не са били в състояние да предоставят исканата информация, но заяви, че това се е дължало на факта, че Комисията ги е натоварила с неприемлива тежест. И на последно място, ПКНР заяви, че „констатацията на Комисията, че включените в извадката предприятия не са оказали съдействие при разследването, очевидно противоречи на принципа на справедливо и обективно разследване, предвиден в правилата на СТО и в основния антисубсидиен регламент на ЕС“.

(405) Макар да признава, че трите включени в извадката производители износители са оказали съдействие в различна степен, Комисията отбеляза, че ПКНР не е взело предвид редица елементи, като например:

— Многобройните искания за удължаване на срока, които бяха уважени от Комисията, за да се облекчи предполагаемата тежест за оказалите съдействие страни.

— Аргументът за „поверителност“ и „търговска тайна“, за който се твърди, че е попречил на трите включени в извадката производители износители да предоставят пълна информация. По-специално всички групи първоначално отказаха да предоставят информация относно производствените разходи, така че Комисията беше лишена от основна информация относно материалите за влагане, която би позволила по-добро разбиране на структурата на разходите и идентифициране на основните материали за влагане по отношение на BEV.

— Неоказването на съдействие от страна на редица свързани доставчици (както е подчертано в раздел 3.3.2.2 по-горе).

— Предоставянето на непълна изходна информация, без каквато и да било аргументация (както е подчертано в раздел 3.3.2.3 по-горе).

(406) Комисията трябваше да изпрати многобройни писма с искане за допълнителна информация до трите включени в извадката производители износители и да ги прикани да предоставят първоначално поисканата информация, като също така се опита да отговори във възможно най-голяма степен на исканията им за удължаване на срока и дори се съгласи да разгледа информацията, предоставена след проверките на място, давайки така възможност на включените в извадката производители износители да допълнят информацията, която трябва да бъде предоставена. Въпреки това Комисията установи, че в няколко случая субектите, принадлежащи към един от включените в извадката производители износители, умишлено отказаха достъп до информацията на разследващия екип на Комисията. Поради това твърдението, че включените в извадката производители износители са били натоварени необосновано с прекомерна тежест, което им е попречило да окажат съдействие, беше отхвърлено.

3.4. Субсидии и програми за субсидиране, по отношение на които Комисията прави констатации в настоящото разследване

(407) Въз основа на информацията в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства в известието за започване на процедурата и в отговорите на изготвените от Комисията въпросници бяха разследвани следните субсидии от страна на ПКНР:

— Предоставяне на преференциално финансиране и целеви кредити от държавни стратегически банки и държавни търговски банки (напр. заеми по политиките, кредитни линии, менителници с банков акцепт, експортно финансиране)

— Програми за отпускане на безвъзмездни средства

— Пряко отпускани безвъзмездни средства (парични) за производителите на BEV и други свързани програми за подпомагане под формата на кредитни мерки в полза на производителите на BEV;

— Безвъзмездни средства за технологии, иновации и научноизследователска и развойна дейност;

— Капиталови инвестиции, финансирани от държавата или стимулирани по друг начин от правителството

— Предоставяне от страна на правителството на стоки и услуги срещу по-ниско от адекватното възнаграждение (ПНАВ)

— Предоставяне от страна на правителството на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение;

— Държавни доставки на батерии и суровини за тях (а именно литиев железен фосфат) срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

— Приходи, от които правителството се е отказало чрез програми за освобождаване и намаляване на данъци

— Намаление на данъка върху доходите на предприятията (ДДП) за предприятия в областта на високите и новите технологии;

— Преференциално приспадане на разходите за научноизследователска и развойна дейност преди данъчно облагане;

— Освобождаване от ДДС и намаления на вносните мита за използването на вносно оборудване и технологии и възстановяване на ДДС върху произведеното в държавата оборудване;

— Освобождаване от облагане с данъци на недвижимите имоти и ползването на земя или необлагането им с данъци;

— Освобождаване от данък върху потреблението, освобождаване от лицензионна такса за регистрационни номера и други парични субсидии за производителите на BEV;

— Ускорена амортизация на инструменти и оборудване, използвани от високотехнологични предприятия за разработване и производство на високи технологии;

— Освобождаване от данъка върху дивидентите между отговарящите на критериите местни предприятия;

— Намаляване на данъка при източника за дивидентите, изплащани от китайските предприятия с чуждестранни инвестиции към техните некитайски дружества майки;

— Облекчения по отношение на експортните такси.

3.5. Преференциално финансиране

3.5.1. *Финансови институции, предоставящи преференциално финансиране*

(408) Според информацията, предоставена от трите включени в извадката групи от производители износители, финансиране в съответствие с китайския Закон за банковото дело са им предоставяли поне 37 финансови институции със седалище на територията на КНР. Както е посочено в съображение 256, ПКНР не препрати въпросниците на финансовите институции и не предостави информация за собствеността на финансовите институции, които са отпускали заеми на включените в извадката дружества. Въпреки отправеното искане към ПКНР, което се отнасяше за всички финансови институции, отпускали заеми на включените в извадката дружества, само една държавна банка попълни специалния въпросник. На тази база Комисията не беше в състояние да определи дали те са държавна или частна собственост.

3.5.1.1. Държавни финансови институции, действащи като публични органи

Правен стандарт

(409) Комисията провери дали държавните банки са действали като публични органи по смисъла на член 3 и член 2, буква б) от основния регламент. Съгласно относимата съдебна практика на СТО ([108]) публичният орган е субект, който „притежава, упражнява или му е поверена държавна власт“. Разследването от страна на публичен орган трябва да се провежда за всеки отделен случай, като се вземат предвид „основните характеристики и функции на съответния субект“, „връзката му с държавата“, и „правните и икономическите условия, преобладаващи в държавата, в която субектът, предмет на разследването, извършва дейност“. В зависимост от конкретните обстоятелства във всеки случай съответните доказателства могат да включват: i) доказателство за това, че „действително субект упражнява държавни функции“, особено когато доказателството „говори за трайна и системна практика“; ii) доказателство относно „обхвата и съдържанието на правителствените политики, отнасящи се до сектора, в който разследваният субект извършва дейност“; и iii) доказателство, че правителството упражнява „значителен контрол над даден субект и неговата дейност“. При провеждане на разследване от страна на публичен орган разследващият орган трябва „да оцени и да отчете надлежно всички съответни характеристики на субекта“, както и да разгледа всички видове доказателства, които могат да бъдат от значение за тази оценка; при това следва да не допуска „фокусиране изключително или неоснователно върху една-единствена характеристика, без да се отделя дължимото внимание на други, които могат да бъдат от значение“.

(410) По-специално в съдебната практика на СТО се посочва, че ([109]): „Това, което има значение, е дали субектът разполага с власт да упражнява държавни функции, а не как е постигнато това. Съществуват много различни начини, по които правителството в тесния смисъл може да предостави власт на субектите. Следователно различни видове доказателства могат да бъдат от значение, за да покажат, че такава власт е била предоставена на конкретен субект. Доказателство, че действително субект упражнява държавни функции, може да послужи като доказателство, че притежава или му е поверена държавна власт, особено когато доказателството говори за трайна и системна практика. По наше мнение следва, че доказателството, че държавата упражнява значителен контрол над даден субект и неговата дейност, може при някои обстоятелства да служи като доказателство, че съответният субект притежава държавна власт и упражнява тази власт при изпълнение на държавни функции. Обръщаме внимание обаче, че с изключение на изрично делегиране на власт чрез правен инструмент, наличието на чисто формални връзки между субекта и държавата в тесния смисъл на думата е малко вероятно да е достатъчно, за да се установи притежаването на необходимата държавна власт. Поради това например само по себе си обстоятелството, че държавата е мажоритарен акционер на даден субект, не доказва, че тя упражнява значителен контрол върху поведението на този субект, а още по-малко, че му е предоставила държавна власт. Въпреки това в някои случаи, когато доказателствата показват наличието на различни формални признаци на държавен контрол, а същевременно са налице и доказателства, че този контрол е упражняван в значителна степен, тези доказателства могат да позволяват да се направи изводът, че съответният субект упражнява държавна власт“.

(411) За да се характеризира правилно даден субект като публичен орган в конкретен случай, от значение е да се прецени „дали функциите или дейността [на субекта] са от вид, който обикновено се класифицира като държавен в правния ред на съответната членка“ ([110]), и класификацията и функциите на субектите в рамките на СТО като цяло. Следователно преценката за това дали функциите или дейността са от вид, който обикновено се класифицира като държавен в правния ред на съответната членка, може да бъде от значение при определянето на това дали определен субект е публичен орган.

(412) Съществуват много различни начини, по които държавата в тесния смисъл може да предостави власт на субектите. Следователно различни видове доказателства могат да бъдат от значение, за да покажат, че такава власт е била предоставена на конкретен субект. Доказателство, че действително субект упражнява държавни функции, може да послужи като доказателство, че притежава или му е поверена държавна власт, особено когато доказателството говори за трайна и системна практика.

([108]) WT/DS379/AB/R (US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China [„САЩ — Антидъмпингови и изравнителни мита върху вноса на определени продукти от Китай“]), доклад на Апелативния орган от 11 март 2011 г., DS 379, параграф 318. Вж. също WT/DS436/AB/R (US — Carbon Steel (India)[„САЩ — Въглеродна стомана (Индия)“]), доклад на Апелативния орган от 8 декември 2014 г., параграфи 4.9—4.10, 4.17—4.20, и WT/DS437/AB/R (US — Countervailing Duty Measures on Certain Products from China [„САЩ — Изравнителни мерки върху вноса на някои продукти от Китай“]), доклад на Апелативния орган от 18 декември 2014 г., параграф 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R (US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China [„САЩ — Антидъмпингови и изравнителни мита върху вноса на определени продукти от Китай“]), доклад на Апелативния орган от 11 март 2011 г., DS 379, параграф 318. Вж. също WT/DS436/AB/R (САЩ — Въглеродна стомана (Индия), доклад на Апелативния орган от 8 декември 2014 г., т. 4.9—4.10, 4.17—4.20 и WT/DS437/AB/R (Съединени щати — изравнителни мита върху определени продукти от Китай), доклад на Апелативния орган от 18 декември 2014 г., т. 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China [„САЩ — Антидъмпингови и изравнителни мита върху вноса на определени продукти от Китай“]), доклад на Апелативния орган от 11 март 2011 г., DS 379, параграф 297.

(413) Доказателство, че държавата упражнява значителен контрол над даден субект и неговата дейност може при някои обстоятелства да служи като доказателство, че съответният субект притежава държавна власт и упражнява тази власт при изпълнението на държавни функции. Държавната собственост върху субект, макар и да не е решаващ критерий, може да служи, във връзка с други елементи, като доказателство. Наличието на чисто формални връзки между субекта и държавата в тесния смисъл на думата обаче е малко вероятно да е достатъчно, за да се установи държавна власт. Поради това например само по себе си обстоятелството, че държавата е мажоритарен акционер на даден субект, не доказва, че държавата упражнява значителен контрол върху дейността на този субект, а още по-малко, че държавата му е предоставила държавна власт. Въпреки това в някои случаи, когато доказателствата показват наличието на различни формални признаци на държавен контрол, а същевременно са налице и доказателства, че този контрол е упражняван в значителна степен, тези доказателства могат да позволяват да се направи изводът, че съответният субект упражнява държавна власт.

(414) Основният акцент на разследването на публичен орган не е свързан с това дали дейността, за която се твърди, че води до финансово участие, е логично свързана с определена „държавна функция“. В това отношение правният стандарт за определянето на публичен орган съгласно член 1, параграф 1, буква а), точка 1) от Споразумението за СИМ не предвижда непременно установяване на наличието на връзка от определена степен или характер между определена държавна функция и конкретното разглеждано финансово участие. Вместо това съответното разследване зависи от това дали субектът участва в тази дейност, от неговите основни характеристики и от връзката му с държавата. Поставянето на акцент върху субекта, а не върху дейността, за която се твърди, че е довела до финансово участие, се съотнася с факта, че дадено „държавно управление“ (в тесен смисъл) и даден „публичен орган“ споделят „степен на сходство или припокриване на основните си характеристики“ — т.е. и двете са „държавни“ по своя характер.

(415) Характерът на дейността или практиката на даден субект може със сигурност да представлява доказателство от значение за разследването на публичен орган. Дейността на един субект — особено когато тя говори за „трайна и системна практика“ — е един от видовете доказателства, който в зависимост от обстоятелствата на всяко разследване може да хвърли светлина върху основните характеристики на даден субект и върху връзката му с държавата в тесния смисъл. Оценката на това доказателство обаче има за цел да се отговори на централния въпрос дали самият субект притежава основните характеристики и функции, които биха го квалифицирали като публичен орган. Например за оценката на това дали даден субект е публичен орган в контекста на китайските държавни търговски банки (ДТБ) в DS379 от значение беше информация относно: i) „[г]лавните изпълнителни директори на централните управления на ДТБ са назначени от правителството и [ККП] запазва значително влияние при техния избор“; и ii) в ДТБ „все още няма адекватно управление на риска и аналитични умения“. Това доказателство не е ограничено само до кредитната дейност на ДТБ, а е показателно за техните организационни характеристики, за веригите от правомощия за вземане на решения и като цяло връзката с ПКНР. Поради това Апелативният орган на СТО (АО) в DS379 отбеляза, че макар Министерството на търговията на САЩ да взема предвид доказателствата, свързани с дейността на ДТБ [„отпускането на заеми“], то извършва това в рамките на разследването си на основните характеристики на тези субекти и връзката им с ПКНР. Тези ДТБ са упражнявали държавни функции от името на китайското правителство.

(416) Освен това АО е обърнал внимание на факта, че въпросното правителство не е сътрудничило по време на разследването. В DS379 АО е потвърдил решението на Министерството на търговията на САЩ, че ДТБ представляват „публични органи“, в разследването, свързано с промазана (хромна) хартия, по следните съображения: i) почти пълна държавна собственост на банковия сектор в Китай; ii) член 34 от Закона за търговските банки, в който се посочва, че банките са задължени да „провеждат кредитната си дейност съобразно нуждите на националната икономика и социалното развитие, ръководени от промишлената политика на държавата“; iii) доказателства, че в ДТБ „все още няма адекватно управление на риска и аналитични умения; и iv) фактът, че „в [това] разследване [Министерството на търговията на САЩ] не е получило доказателство, което е необходимо за всеобхватното документиране на процеса на кандидатстване, отпускане и оценка на кредитите за хартиената промишленост“ ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China [„САЩ — Антидъмпингови и изравнителни мита върху вноса на определени продукти от Китай“]), доклад на Апелативния орган от 11 март 2011 г., DS 379, параграф 349.

(417) За да определи дали държавните банки притежават, упражняват или разполагат с държавна власт, Комисията надлежно взе предвид основните характеристики и функции на банките, техните отношения с правителството и доминиращата правна и икономическа среда в държавата, в която извършва дейност разследваният субект. В това отношение Комисията потърси информация относно държавната собственост, както и формални признаци за държавен контрол в държавните банки. Тя анализира също дали контролът е бил упражняван в значителна степен с оглед на съществуващата нормативна уредба. За тази цел, поради отказа, наред с други фактори, на ПКНР и държавните банки да представят доказателства за процеса на вземане на решения, довел до преференциалното кредитиране, се наложи Комисията отчасти да използва наличните факти, както е посочено в съображения 255—265.

(418) За да може да извърши този анализ, Комисията най-напред разгледа информацията от държавната банка, която попълни специалния въпросник.

3.5.1.2. Частично оказали съдействие държавни финансови институции

(419) Само една държавна банка, а по-специално банка EXIM, представи отговори на въпросника. При предишни антисубсидийни разследвания ([112]) Комисията вече стигна до заключението, че банка EXIM е публичен орган. Комисията стига до заключението, че подобна квалификация продължава да изглежда валидна, както е видно от анализа по-долу.

3.5.1.3. Основни характеристики и функции на държавните банки

(420) Китайският банков сектор е доминиран от държавни банки, които поради техните специфични основни функции обикновено са наричани държавни търговски банки (ДТБ) или държавни стратегически банки (вж. съображение 407).

(421) Тъй като държавата запазва контрол върху държавните банки чрез множество канали — освен дяловото си участие в тях (анализирано в раздел 3.5.1.4), тя си гарантира присъствието на партийни структури и тяхното влияние във финансовите институции и възлага определени видове търговско поведение на банките чрез регулаторни мерки (вж. раздел 3.5.1.5) — и така е в състояние да използва ресурсите на финансовия сектор за постигане на целите на своята политика (вж. също съображения 203—205), включително основната цел за „насърчаване на развитието на социалистическата пазарна икономика“, както е предвидено в член 1 от Закона за банковото дело (за по-подробен анализ на Закона за банковото дело вж. раздел 3.5.1.5).

(422) Съответно основните функции на банковите институции, по-специално техните кредитни политики, са оформени така, че да обслужват целите на политиката, а икономическите резултати на банките са подчинени на изискванията на промишлената политика на ПКНР. Приложимата правна рамка и институционалната структура гарантират в това отношение, че когато ПКНР набележи икономически приоритети, например развитие на сектора на BEV, чрез финансовия сектор необходимите средства се насочват приоритетно към съответните проекти. Следователно държавните банки действително изпълняват държавни функции, доколкото за техния ключов управленски състав се изисква да членува в ККП и следователно да е лоялен на първо място на партията, а основните им бизнес дейности трябва да се извършват при надлежно отчитане на целите на политиката, определени от държавните органи.

3.5.1.4. Собственост, формални признаци и упражняване на контрол от ПКНР

(423) Що се отнася до държавните стратегически банки, при липсата на подходящ отговор относно основния акционер на банка EXIM (вж. съображение 261) Комисията трябваше да разчита на наличните факти. Изглежда, че Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. е изцяло притежавано дъщерно дружество на Китайската държавна администрация на чуждестранните валути, което от своя страна е 100 % държавна собственост чрез Китайската народна банка. На тази база и въз основа на получената информация в отговора на въпросника Комисията установи, че ПКНР притежава пряко или непряко 100 % от акциите на тази финансова институция.

(424) По отношение на формалните признаци за държавен контрол над оказалата съдействие държавна банка Комисията я определи като „ключова държавна финансова институция“. По-специално в документа „Временен правилник за надзорния съвет в ключовите държавни финансови институции“ ([113]) се посочва следното: „По смисъла на настоящите разпоредби ключови държавни финансови институции са държавните стратегически банки, търговските банки, дружествата за управление на финансови активи, дружествата за ценни книжа, застрахователните дружества и т.н. (наричани по-нататък държавни финансови институции), в които Държавният съвет определя надзорни съвети.“

([112]) Пак там, бележка под линия 12.
([113]) Указ на Държавния съвет на Китайската народна република (№ 283).

(425) Надзорният съвет на ключовите държавни финансови институции се назначава в съответствие с Временния правилник за надзорния съвет в ключовите държавни финансови институции. На основание членове 3 и 5 от посочения Временен правилник Комисията установи, че членовете на надзорния съвет се определят и се отчитат за дейността си пред Държавния съвет, което показва институционалния контрол на държавата върху стопанската дейност на оказалата съдействие държавна банка.

(426) Освен тези общоприложими признаци Комисията установи следното по отношение на банка EXIM. Банка EXIM е учредена и извършва дейност в съответствие с публикуваното от Държавния съвет „Известие за създаване на Китайската експортно-импортна банка“, както и със своя устав. Съгласно устава на банката държавата пряко назначава ръководството на банка EXIM. Надзорният съвет се назначава от Държавния съвет в съответствие с Временния правилник за надзорния съвет в ключовите държавни финансови институции и други законови и подзаконови нормативни актове и отговаря пред него.

(427) В устава се посочва също, че Партийният комитет на банка EXIM играе водеща и политически съществена роля, за да гарантира, че банка EXIM изпълнява политиките и основните насоки на Партията и държавата. Ръководството на партията е интегрирано във всички аспекти на корпоративното управление.

(428) В устава също така се заявява, че банка EXIM има за цел да подпомага развитието на външната търговия и икономическото сътрудничество, трансграничните инвестиции, инициативата „Един пояс, един път“, сътрудничеството в областта на международния капацитет и производството на оборудване. Обхватът на нейната дейност включва кратко-, средно- и дългосрочни заеми, одобрени и отговарящи на държавните политики за външната търговия и навлизането на чуждестранни пазари, като експортно кредитиране, импортно кредитиране, заеми за външни инженерни изпълнители, заеми за инвестиции в чужбина, заеми за външна помощ от страна на китайското правителство и заеми за насърчаване на износа.

(429) Освен това в годишния си доклад за 2022 г. банка EXIM е заявила, че „прилага твърдо пълния набор от политики и последващи мерки на страната“ и че нейните отговорности включват „добросъвестно изпълнение на решенията на Централния комитет на ККП и на Държавния съвет“. В годишния доклад също така се посочва, че са били „приети множество мерки, за да се гарантира, че на преработващата промишленост се предоставят средно- и дългосрочни заеми в подкрепа на националните проекти“.

(430) По отношение на ДТБ Комисията отбеляза, че към края на 2022 г. шестте най-големи банки са представлявали над 40 % от китайския финансов сектор като общи активи ([114]). Поне две от тези шест ДТБ, а именно ICBC и ABC, са сред финансовите институции, които са предоставяли заеми на включените в извадката за настоящото разследване групи производители износители (вж. съображение 468). Държавата притежава мажоритарен дял както в ICBC ([115]), така и в ABC ([116]). В допълнение към контрола на шестте най-големи ДТБ държавата поддържа значителни дялове в редица други ДТБ, в които участието ѝ по-често е непряко, например чрез държавни предприятия. Няколко от тези държавни търговски банки, които през 2021 г. са представлявали приблизително 20 % от общите активи на китайския банков сектор, като например Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, и при които държавното участие варира от около 3 % в случая на China Minsheng Bank ([117]) до над 80 % за China Everbright Bank ([118]), са сред финансовите институции, които са предоставяли заеми на включените в извадката в настоящото разследване групи от производители износители (за пълен списък вж. съображение 468).

([114]) Вж. например на следния адрес: https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/.

([115]) Вж. Годишен доклад на ICBC за 2021 г.; достъпен на file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Вж. Годишен доклад на ABC за 2021 г.; на разположение на следния адрес: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Вж. Годишен доклад на China Minsheng Bank за 2022 г.; на разположение на следния адрес: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, стр. 94.

([118]) Вж. Доклад за полугодието на China Everbright Bank за 2021 г.; на разположение на следния адрес: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Комисията установи също така, че държавните финансови институции през 2017 г. са променили своите устави и са увеличили ролята на ККП на най-високото ниво на вземане на решения в банките ([119]).

(432) В новите устави се предвижда следното:

— председателят на съвета на директорите и партийният секретар са едно и също лице;

— ролята на ККП е да гарантира и осъществява надзор над прилагането от банката на политиките и насоките на ККП и държавата; както и да изпълнява лидерска и контролираща роля при назначаването на персонал (в т.ч. на висшето ръководство), както и

— становищата на партийния комитет по всички важни решения се изслушват от съвета на директорите.

(433) В съображение 204 по-горе са дадени конкретни примери за тези промени в устава по отношение на ICBC и ABC.

3.5.1.5. Значителен контрол от страна на ПКНР

(434) Комисията също така потърси информация за това дали ПКНР е упражнявало значителен контрол върху дейността на банка EXIM по отношение на кредитната ѝ политика и оценката на риска, когато е отпускала заеми за сектора на BEV. Във връзка с това бяха взети под внимание следните нормативни документи:

— член 34 от Закона на КНР за търговските банки („Закона за банковото дело“);

— член 15 от Общите правила за заемите (прилагани от Китайската народна банка);

— Решение № 40

— Изпълнителни мерки на КРКБЗС по административно-разрешителни въпроси във връзка с финансирани от Китай търговски банки (Наредба на КРКБЗС [2017 г.] № 1) ([120])

— Изпълнителни мерки на КРКБЗС по административно-разрешителни въпроси във връзка с чуждестранно финансираните банки (Наредба на КРКБЗС [2015 г.] № 4) ([121]);

— Административни мерки за квалификацията на директорите и висшето ръководство на финансовите институции в банковия сектор (КРКБЗС [2013] № 3) ([122]).

— Тригодишен план за действие за подобряване на корпоративното управление на банковия и застрахователния сектор (2020—2022 г.) (КРКБЗС, 28 август 2020 г.) ([123]);

— Известие относно метода на оценка на резултатите на търговските банки (КРКБЗС, 15 декември 2020 г.);

— Известие относно разпоредбите за надзор, отнасящи се до поведението на големи акционери на банкови и застрахователни институции (КРКБЗС, [2021 г.] № 43).

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

([120]) Изменен от КРКБЗС относно управлението на капитала на търговските банки (Постановление № 4 от 2023 г. на Държавната администрация за финансов надзор и администрация, обнародвано на 26 октомври 2023 г., в сила от 1 януари 2024 г.).

([121]) Изменени от КРКБЗС относно административното лицензиране на банки с чуждестранно финансиране (Постановление № 10 от 2019 г. на КРКБЗС от 26 декември 2019 г., в сила от датата на обнародването).

([122]) Изменени от КРКБЗС относно прилагането на мерки за управление на риска в банковите и застрахователните институции (Постановление № 5 от 2023 г. на Държавната администрация за финансов надзор и администрация, обнародвано на 27 декември 2023 г., в сила от 1 юли 2024 г.).

([123]) Официален документ за политиката на КРКБЗС от 28 август 2020 г.: Тригодишен план за действие за подобряване на корпоративното управление на банковия и застрахователния сектор (2020—2022 г.). http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (последно посетен на 3 април 2021 г.).

(435) При прегледа на тези нормативни документи Комисията установи, че финансовите институции в КНР извършват дейност в обща правна среда, която изисква от тях при вземането на финансови решения да се хармонизират с целите на промишлената политика на ПКНР, по-специално с Плана за развитие на автомобилната промишленост за енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници (2012—2020 г.), в който се предвиждат „политически стимули чрез подкрепа за финансови услуги със системи за управление на кредити и за оценка на заемите с цел насърчаване на развитието на промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и на превозни средства, използващи нови енергийни източници“, както е обяснено по-долу.

(436) Що се отнася до банка EXIM, нейният мандат за публична политика е определен в известието за създаване на банка EXIM, в което се посочва, че „Основната задача на Китайската експортно-импортна банка е да прилага националните промишлени политики и външнотърговска политика и да предоставя финансова подкрепа на политиките за разширяване на износа на капиталови стоки, като машиностроителни и електрически продукти и пълни набори оборудване.“ ([124]), както и в нейния устав, в който се посочва, че „Китайската експортно-импортна банка е държавна стратегическа банка, финансирана от държавата и пряко ръководена от Държавния съвет“ ([125]).

(437) В най-общ план член 34 от Закона за банковото дело, който се прилага за всички финансови институции, извършващи дейност в Китай, гласи: „Търговските банки извършват дейността си по кредитиране в съответствие с нуждите на националното икономическо и социално развитие, като изпълняват насоките, заложени в промишлените политики на държавата“. Въпреки че в член 4 от Закона за банковото дело се предвижда, че „Съгласно закона търговските банки извършват стопански операции без намеса от което и да е организационно звено или физическо лице. Търговските банки самостоятелно носят гражданскоправна отговорност с цялото си имущество като юридическо лице“, при разследването се установи, че член 4 от Закона за банковото дело се прилага при спазване на член 34 от същия закон, т.е. когато държавата е приела публична политика, банките я прилагат и следват указанията на държавата.

(438) Освен това в член 15 от Общите правила относно отпускането на заеми се посочва, че „Съгласно държавната политика съответните звена могат да субсидират лихвите по заеми, за да насърчават растежа на определени сектори и икономическото развитие в определени области.“

(439) С Решение № 40 също така се дават указания на всички финансови институции да осигуряват кредитна подкрепа специално за „насърчавани“ проекти. Както вече беше разяснено в раздел 3.1 и по-специално в съображения 210—211, проектите в сектора на BEV са от категорията „насърчавани“ проекти. С оглед на това Решение № 40 потвърждава предходната констатация относно Закона за банковото дело, че банките упражняват държавна власт под формата на дейности за отпускане на заеми при преференциални условия. Комисията установи също така, че НАФР има значителни правомощия за одобряване на всички аспекти от управлението на всички финансови институции, установени в КНР (включително частни финансови институции и чуждестранни финансови институции), като например ([126]):

— одобрение на назначаването на всички ръководители на финансовите институции, както на ниво централа, така и в местните клонове. Одобрение от страна на НАФР се изисква за подбора на персонал на всички нива на ръководството, от най-висшите длъжности до управителите на клонове, като включва дори назначени в чужбина управители на клонове, както и мениджъри, отговарящи за спомагателните функции (напр. ИТ мениджъри), както и

— много дълъг списък с административни одобрения, включително одобрения за учредяване на клонове, за започване на нови бизнес линии или продажба на нови продукти, за промяна в устава на банката, за продажба на над 5 % от акциите, за увеличаване на капитала, за промяна на адреса, за промени в организационната форма и др.

(440) Законът за банковото дело е задължителен от правна гледна точка. Задължителният характер на петгодишните планове и Решение № 40 беше установен в раздел 3.5.1.5 по-горе. Задължителното естество на нормативните документи на НАФР произтича от правомощията ѝ като регулаторен орган за банковия сектор. Обвързващият характер на другите документи се доказва със съдържащите се в тях разпоредби за надзор и оценка.

([124]) На разположение на адрес http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html
([125]) На разположение на адрес http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html
([126]) Съгласно изпълнителните мерки на КРКБЗС по административно-разрешителни въпроси във връзка с финансираните от Китай търговски банки (Наредба на КРКБЗС [2017 г.] № 1), изпълнителните мерки на КРКБЗС по административно-разрешителни въпроси във връзка с чуждестранно финансираните банки (Наредба на КРКБЗС [2015 г.] № 4) и административните мерки за квалификациите на директорите и висшето ръководство на финансовите институции в банковия сектор (КРКБЗС [2013 г.] № 3). След замяната на КРКБЗС с НАФР мерките за изпълнение не бяха изменени.

(441) В Решение № 40 на Държавния съвет се дават указания на всички финансови институции да предоставят кредитна подкрепа само за инвестиционни проекти от насърчаваната категория и се поема обещание да бъдат прилагани и „други преференциални политики по отношение на категорията на насърчаваните сектори“. На тази основа от банките се изисква да предоставят кредитна подкрепа на сектора на BEV като насърчаван отрасъл.

(442) Освен това дори решенията на частните търговски банки трябва да бъдат контролирани от ККП и да не се отклоняват от националните политики. В действителност една от трите главни цели на държавата във връзка с банковото управление към момента е укрепването на ръководната позиция на партията в банковия и застрахователния сектор, включително във връзка с оперативни и управленски въпроси в дружествата. Във връзка с това в Тригодишния план за действие на КРКБЗС за периода 2020—2022 г. се дават указания „за продължаване на прилагането на духа, залегнал в програмната реч на Генералния секретар Си Дзинпин за напредъка на реформата в корпоративното управление на финансовия сектор“. Освен това в раздел II от плана се предвижда насърчаване на органичната интеграция на ръководството на Партията в корпоративното управление: „ще направим интеграцията на ръководството на Партията в корпоративното управление по-систематична, стандартизирана и основана на процедури […] Основните оперативни и управленски въпроси трябва да са били обсъдени от Партийния комитет преди вземането на решения от директорите или от висшето ръководство.“

(443) Също така неотдавна ПКНР заяви, че дори акционерите на финансовите институции трябва да улесняват упражняването на контрола от ПКНР чрез рамка за корпоративно управление на институцията, както е посочено по-долу: „Големите акционери на банкови и застрахователни институции ги подкрепят при създаването на независима и стабилна структура за корпоративно управление с помощта на ефективни проверки и баланси и насърчават и подкрепят банките и застрахователните институции да гарантират органичната интеграция на ръководството на Партията в корпоративното управление“ ([127]).

(444) И на последно място, в критериите на НАФР за оценка на резултатите на търговските банки понастоящем по-конкретно се отчита начинът, по който финансовите институции „спомагат за постигане на целите на националното развитие и на реалната икономика“, и по-специално по какъв начин те „обслужват стратегическите и нововъзникващи отрасли“ ([128]).

(445) Поради това Комисията стигна до заключението, че ПКНР е създало нормативна уредба, която назначените от него ръководни и надзорни кадри на оказалата съдействие държавна банка, отчитащи дейността си пред самото правителство, са длъжни да спазват. Следователно ПКНР е разчитало на тази нормативна уредба, за да упражнява значителна степен на контрол върху дейността на оказалата съдействие държавна банка при отпускането на заеми за сектора на BEV. Основните функции на държавната банка са свързани със специфичните задачи, възложени от ПКНР чрез тази нормативна уредба, което води до превръщането им в инструмент на ПКНР за изпълнение на държавни функции.

(446) Комисията потърси и конкретни доказателства за упражняването на значителна степен на контрол въз основа на конкретни заеми, предоставени на включените в извадката производители износители. В отговора си на въпросника частично оказалата съдействие държавна банка обясни, че използва вътрешен рейтингов модел за оценка на кредитоспособността на кредитополучателите въз основа на данни за неизпълнение в миналото, включително качествени и количествени показатели, с помощта на които кредитополучателите се подреждат според степента на вероятността за неизпълнение от тяхна страна. Банка EXIM също така посочи, че не се прилагат различни политики в зависимост от сектора, в който действа заемополучателят, или видът на собствеността и че моделът за оценка на риска е на пазарна основа.

(447) Както вече беше посочено в съображение 261, частично оказалата съдействие държавна банка отказа да предостави конкретни примери за своята оценка на кредитния риск във връзка с включените в извадката дружества поради това, че исканата информация е вътрешна и съдържа поверителна търговска информация, която не може да бъде разкрита, въпреки че Комисията е получила писмено съгласие от някои от включените в извадката дружества, които са се отказали от правата си на поверително третиране на тази информация. Освен това банка EXIM не отговори на въпросите относно качествените и количествените показатели, използвани за класиране на кредитополучателите в зависимост от вероятност за неизпълнение от тяхна страна.

([127]) Член 13 от Известие относно разпоредбите за надзор, отнасящи се до поведението на големите акционери на банкови и застрахователни институции (КРКБЗС, [2021 г.] № 43).

([128]) Вж. Известие на КРКБЗС относно метода на оценка на резултатите на търговските банки, публикувано на 15 декември 2020 г.: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm

(448) В хода на разследването ПКНР се позова на тълкуването на Закона за банковото дело от страна на ОСНП и на членове 4, 5 и 41 от Закона за банковото дело, като твърдеше, че търговските банки в Китай действат като независими юридически лица, които „вземат собствени решения“, „без намеса на което и да е звено или физическо лице“ и че „никой субект или физическо лице не може да принуждава търговска банка да отпуска заеми или да предоставя гаранции“. Освен това ПКНР твърди, че член 15 от Общите правила за заемите не е задължителен, а представлява само насока.

(449) Както е разяснено в съображение 440, Комисията счете, че китайският Закон за банковото дело и Решение № 40 имат задължителен характер. Освен това констатациите от това разследване, както и заключенията на Комисията в предишни разследвания относно същата програма за субсидиране ([129]) не подкрепят твърдението, че банките не отчитат политиката и плановете на правителството при вземането на решения относно кредитирането. Комисията установи, например, че трите групи включени в извадката производители износители се ползват от преференциално кредитиране при по-ниски от пазарните лихвени проценти.

(450) При разследването стана ясно, че член 15 от Общите правила за заемите действително е бил прилаган на практика и че членове 4, 5 и 41 от Закона за банковото дело са били прилагани, като се е спазвал член 34 от същия закон, т.е. когато държавата приеме публична политика, банките я прилагат и следват указанията на държавата. Всъщност, докато членове 4 и 5 от Закона за банковото дело са част от глава I, в която са определени общите разпоредби, член 34 е част от глава IV, която установява основните правила, уреждащи кредитирането. От формулировката на член 34 „Търговските банки провеждат дейността си по отпускане на заеми в съответствие с нуждите на националното икономическо и социално развитие, като изпълняват насоките, заложени в промишлената политика на държавата“ е видно, че тази разпоредба няма насочващ, а задължителен характер и дава ясни указания на банките да вземат предвид държавната промишлена политика при отпускане на заемите си. В този конкретен случай, както е посочено в съображение 221, в Плана за развитие на автомобилната промишленост за енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници (2012—2020 г.) недвусмислено се говори за „системи за управление на кредитите и за оценка на заемите, които да насърчават развитието на промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и на превозни средства, използващи нови енергийни източници“. Комисията също така отбеляза, че в Решение № 40 на Държавния съвет се дават указания на всички финансови институции да предоставят кредитна подкрепа само за насърчаваните проекти, като се обещава да бъдат прилагани и „други преференциални политики по отношение на проекти, числящи се към категорията на насърчаваните сектори“. Въпреки че в член 17 от същото решение от банките се изисква да спазват принципите в областта на кредитирането, в хода на разследването Комисията не успя да установи това да се е прилагало на практика. Напротив, на производителите износители са били предоставяни заеми независимо от финансовото им състояние и тяхната кредитоспособност. Тази констатация не е нова и вече е правена при предишни разследвания ([130]).

(451) И на последно място, както е отбелязано в съображения 442—444 по-горе, фактът, че всички основни оперативни и управленски въпроси на банката се контролират от партията, която е изцяло внедрена в структурата на корпоративно управление на банките, както и фактът, че резултатите на банките се оценяват в съответствие с техните усилия да обслужват стратегически и нововъзникващи предприятия като сектора на BEV, също показват строгия и обвързващ характер на регулаторната рамка по отношение на операциите на финансовите институции.

(452) При липсата на конкретни доказателства за оценка на кредитоспособността Комисията следователно провери цялостната правна среда, както е описано в съображения 434—444 по-горе, заедно с поведението на оказалата съдействие държавна банка във връзка с отпуснатите заеми на включените в извадката дружества. Поведението на банка EXIM беше в противоречие с официалната ѝ позиция, тъй като на практика тя не е оперирала въз основа на задълбочени пазарни оценки на риска.

(453) В хода на разследването Комисията установи, че на трите включени в извадката групи производители износители са били предоставени заеми при лихвени проценти под или близо до преференциалния лихвен процент (LPR), както беше обявено от Националния междубанков център за финансиране (НМЦФ). ОЛП беше въведен на 20 август 2019 г. и замени предишния референтен лихвен процент на КНБ ([131]). Предоставянето на финансиране при лихвени проценти под или близо до безрисковия лихвен процент на страната на междубанковия пазар ясно показва, че рискът не е бил вземан предвид в достатъчна степен. При липса на съдействие от страна на финансовите институции или отказ от страна на банка EXIM да предостави информация, отнасяща се до включените в извадката групи, въпреки наличието на банково разрешение, Комисията трябваше да използва наличните факти и така стигна до заключението, че заемите са били отпускани без оглед на действителното състояние дружествата по отношение на финансовия и кредитния риск, както е установено в раздел 3.5.2.3 по-долу. Следователно заемите са били предоставяни с лихвени проценти, по-ниски от пазарните, ако се направи сравнение с процента, отговарящ на рисковия профил на включените в извадката производители износители.

([129]) Вж. например процедурите относно ГВПП, гумите и електрическите велосипеди, посочени в бележка под линия 12, съответно в раздел 3.4.1.1, буква б) и раздел 3.5.1.1.
([130]) Пак там, бележка под линия 12.
([131]) http://www.pbc.gov.cn/zhengcehuobisi/125207/125213/125440/3876551/de24575c/index2.html.

(454) Освен това, що се отнася конкретно до банка EXIM, безспорно е, че това е стратегическа банка, която, както сама признава, пряко следва правителствената политика. Както е разяснено на уебсайта ѝ ([132]), EXIM е финансирана от държавата стратегическа банка, която е нейна собственост, пряко ръководена от Държавния съвет и чиято цел е да подпомага, наред с другото, външната търговия на Китай и изпълнението на стратегията за навлизане на чуждестранните пазари.

(455) Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че ПКНР е създало нормативна уредба за кредитиране на насърчаваните отрасли, която са длъжни да спазват назначените от него банкови ръководни и надзорни кадри, отчитащи дейността си пред самото правителство. Тази нормативна уредба не оставя никаква свобода на действие на банковите ръководни и надзорни кадри по отношение на това дали да следват тази уредба по отношение на включените в извадката производители износители, като по този начин управлението на тази банка не е независимо.

(456) Следователно ПКНР е разчитало на тази нормативна уредба, за да упражнява значителна степен на контрол върху дейността на оказалата съдействие държавна банка при отпускането на заеми за сектора на BEV.

(457) Както е разяснено в съображение 434, Комисията потърси доказателства за упражняването на значителна степен на контрол въз основа на конкретни заеми. Оказалата съдействие държавна банка обаче не представи определена необходима информация, включително специфичната си оценка на кредитния риск, свързана с включените в извадката дружества. При липсата на конкретни доказателства за такива оценки на кредитния риск Комисията разгледа цялостната правна среда, приложима към кредитирането на насърчаваните отрасли, като например сектора на BEV, в съчетание с поведението на оказалата съдействие държавна банка, и установи, че банката не действа въз основа на задълбочени пазарни оценки на кредитния риск.

(458) Освен това, както е разяснено в съображение 453, на трите включени в извадката групи от производители износители са предоставяни заеми при лихвени проценти под или близко до преференциалния лихвен процент независимо от финансовото състояние на дружествата и положението им от гледна точка на кредитния риск. Поради това, като се има предвид рисковият профил на включените в извадката производители износители, описан в раздел 3.5.1.10 по-долу, и че съгласно извършения от Комисията анализ на риска производителите износители е следвало да получат кредитен рейтинг B и поради това е трябвало да плащат лихвени проценти значително над безрисковия лихвен процент, Комисията стигна до заключението, че разглежданите заеми са предоставени под пазарните лихвени проценти.

(459) Поради това Комисията стигна до заключението, че ПКНР е упражнявало значителен контрол върху дейността на оказалата съдействие държавна банка по отношение на кредитната ѝ политика и оценката на риска за сектора на BEV.

3.5.1.6. Заключение относно оказалите съдействие държавни финансови институции

(460) Комисията установи, че частично оказалата съдействие държавна банка е прилагала посочената по-горе нормативна уредба, като е упражнявала държавни функции по отношение на сектора на BEV. Следователно тя е действала като публичен орган по смисъла на член 2, буква б) от основния регламент във връзка с член 3, параграф 1, буква а), подточка i) от основния регламент и в съответствие с относимата съдебна практика на СТО.

3.5.1.7. Неоказали съдействие държавни финансови институции

(461) Общите правила за заемите, ([133]) обнародвани през 1996 г., имат за цел да регулират по-специално дейностите, свързани с отпускане на заеми и с насърчаването на специфично социално-икономическо развитие ([134]). Съгласно Решение № 40 ([135]) ПКНР също се намесва в операциите по отпускане на заеми на финансовите субекти, като определя промишлените сектори, които следва да се ползват от привилегирован достъп до кредитиране, и възлага на финансовите институции да вземат предвид политиките на държавата за промишлеността при предоставянето на заеми.

([132]) Вж. http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Общи правила относно заемите, обнародвани от КНБ на 28 юни 1996 г.
([134]) Глава 1, член 1 от Общите правила относно заемите, обнародвани от КНБ на 28 юни 1996 г.
([135]) Решение на Държавния съвет относно обнародването на Прилагане на временни разпоредби за насърчаване на промишленото преструктуриране, 2 декември 2005 г., Guo Fa [2005 г.] № 40.

(462) Водещата роля на съображенията, свързани с държавната политика (вместо на чисто търговски), които държавата налага на търговските банки, по-специално на държавните финансови институции, при оформянето на техните кредитни стратегии, се вижда ясно и в публикуваното на 15 декември 2020 г. Известие на МФ относно метода за оценка на резултатите на търговските банки. В съответствие с разпоредбите на известието в критериите за оценка на резултатите на търговските банки трябва по-специално да се взема предвид как субектите „обслужват националните цели за развитие и реалната икономика“, и по-специално как „обслужват стратегически и нововъзникващи отрасли“. В член 4 от известието се посочва, че „оценката на резултатите на търговските банки предоставя силна и ефективна гаранция за провеждането на националните макрополитики ([136])“.

(463) Както е посочено в раздел 3.3.1.1 по-горе, с изключение на банка EXIM нито една от държавните финансови институции, които са предоставили заеми на включените в извадката дружества, не отговори на специалния въпросник. Списъкът на банките включва: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing ([137]), Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ([138]), Bank of Nanjing ([139]), Bank of Ningbo ([140]), Bank of Shanghai ([141]), Bank of Tianjin ([142]), China CITIC Bank ([143]), China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145])., China Merchants Bank ([146]), China Minsheng Bank ([147]), Export-Import Bank of China – банка EXIM, ICBC, Ping An Bank ([148]), Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ([149]), Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd ([150])., Chong Hing Bank Limited ([151])Huishang Bank Co., Ltd. ([152]),Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd. ([153]) и Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). ПКНР не представи информация нито относно собствеността на банките, нито относно тяхната управленска структура, оценка на риска или пък примери, свързани с конкретни заеми за сектора на BEV.

(464) Поради това в съответствие със заключенията от раздел 3.3.1.1 Комисията реши да използва наличните факти, за да прецени дали тези държавни финансови институции отговарят на изискването за публични органи.

([136]) Вж. Известие относно метода за оценка на резултатите на търговските банки, публикувано на 15 декември 2020 г. от МФ; на адрес: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Вж. Годишен доклад на Bank of Beijing за 2022 г. (април 2023 г.) https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf

([138]) Вж. резюме на Годишен доклад на Bank of Kunlun Co. Ltd за 2022 г. https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf

([139]) Вж. Годишен доклад на Bank of Nanjing за 2023 г. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf

([140]) Вж. списъка на КНБ на системно важните китайски банки за 2022 г., който може да бъде намерен на адрес: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Вж. Годишен доклад на Bank of Shanghai за 2022 г. https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf

([142]) Вж. Годишен доклад на Bank of Tianjin за 2020 г. https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf

([143]) Вж. Годишен доклад на China CITIC Bank за 2021 г.; на разположение на следния адрес: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Вж. Доклад за полугодието на China Everbright Bank за 2021 г.; на разположение на следния адрес: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Вж. Годишен доклад на ICBC за 2021 г.; на разположение на следния адрес: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Вж. Годишен доклад на China Merchants Bank за 2022 г., стр. 125; на разположение на следния адрес: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Вж. Годишен доклад на China Minsheng Bank за 2022 г.; на разположение на следния адрес: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, стр. 94.

([148]) Вж. Ping An Bank, Homepage – Investor Relations – Major Shareholders; на разположение на следния адрес: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Вж. Доклад за полугодието на Shanghai Pudong Development Bank за 2021 г.; на разположение на следния адрес: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

([151]) Вж. корпоративната структура на Chong Hing Bank Limited: https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml

([152]) Вж. Годишен доклад за 2023 г. https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF

([153]) Вж. Годишен доклад за 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF

([154]) Вж. Годишен доклад за 2023 г. https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf

(465) При предишни антисубсидийни разследвания ([155]) Комисията установи, че банките, които са отпуснали заеми на включените в извадката групи производители износители в разследването, са били частично или изцяло собственост на самата държава или на държавни юридически лица. Тъй като банките не отговориха на специалния въпросник, Комисията използва публично достъпна информация, като например уебсайта на банката, годишните доклади, информацията, налична в банковите указатели или в интернет. В съответствие с констатациите от предишни разследвания в работния документ на службите на Комисията ([156]) беше потвърдено, че държавата доминира в банковия сектор ([157]), като поддържа контролни дялове във всички държавни търговски банки, както и поради факта, че тя е мажоритарен акционер в редица търговски банки, които са акционерни дружества, било то чрез преки инвестиции от страна на Central Huijin, било то непряко, чрез други държавни юридически лица. В съображение 468 по-долу са изброени докладваните от производителите износители банкови субекти, в които държавата притежава мажоритарен дял, и като се има предвид липсата на промени след неотдавнашните подобни разследвания ([158]), беше счетено, че всички държавни финансови институции, които са предоставяли финансиране на включените в извадката производители износители, са частично или изцяло притежавани от самата държава или от държавни юридически лица.

3.5.1.8. Заключение относно всички държавни финансови институции

(466) С оглед на горепосочените съображения Комисията установи, че всички китайски държавни финансови институции, които са предоставяли финансиране на трите включени в извадката и оказали съдействие групи от производители износители, са публични органи по смисъла на член 2, буква б) във връзка с член 3, параграф 1, буква а), подточка i) от основния регламент.

(467) Освен това, дори държавните финансови институции да не се разглеждат като публични органи, Комисията установи въз основа на същата информация, че за тях би била приложима констатацията, че ПКНР ги е упълномощило или им е възложило да изпълняват функции, които обикновено се упражняват от правителството, по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент поради същите причини, които са изложени в раздел 3.5.1.9 по-долу. Следователно тяхната дейност във всички случаи би могла да бъде отнесена към ПКНР.

3.5.1.9. Частни финансови институции, упълномощени от или с възложени от ПКНР функции

(468) Както и при предишни разследвания ([159]), в разглеждания случай Комисията установи, че следните банки и частни финансови институции, извършващи дейност в Китай, са предоставяли заеми на включените в извадката групи производители износители в рамките на настоящото разследване: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC

([155]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1690 на Комисията от 9 ноември 2018 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република (ОВ L 283, 12.11.2018 г., стр. 1 (съображения 210 и 211).

([156]) Актуализиран Работен документ на службите на Комисията относно значителните нарушения в икономиката на Китайската народна република за целите на разследванията за търговска защита, 10 април 2024 г., SWD(2024) 91 final („доклад за Китай“) — глава 6.3 „Банков сектор“, стр. 137—144.

([157]) Вж. също Chorzempa, M. и Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?* [Ще промени ли нещо неизбежната реформа на финансовата регулаторна система на Китай?], PIIE, март 2023 г., стр. 2; на разположение на следния адрес: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Пак там, бележка под линия 12.

([159]) Вж. Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/969 на Комисията от 8 юни 2017 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на някои горещовалцовани плоски продукти от желязо, от нелегирани стомани или от други легирани стомани с произход от Китайската народна република и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/649 на Комисията за налагане на окончателно антидъмпингово мито върху вноса на някои горещовалцовани плоски продукти от желязо, от нелегирани стомани или от други легирани стомани с произход от Китайската народна република (ОВ L 146, 9.6.2017 г., стр. 17) („процедурата относно ГВПП“), Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1690 на Комисията от 9 ноември 2018 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1579 на Комисията за налагане на окончателно антидъмпингово мито и за окончателно събиране на временното мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република, и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 (ОВ L 283, 12.11.2018 г., стр. 1) („процедурата относно гумите“), Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2287 на Комисията за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на алуминиево конвертиращо се фолио с произход от Китайската народна република (ОВ L 458, 22.12.2021 г., стр. 344) („процедурата относно АКФ“) и Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/776 на Комисията от 12 юни 2020 г. за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на определени тъкани от тъкàни и/или прошити стъклени влакна с произход от Китайската народна република и Египет (ОВ L 189, 15.6.2020 г., стр. 33) („процедурата относно ТСВ“), Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/72 на Комисията за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на кабели от оптични влакна с произход от Китайската народна република (ОВ L 12, 19.1.2022 г., стр. 34) („процедурата относно КОВ“).

Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited и Yushan Bank (China) Co. В съответствие с анализа от раздел 3.5.1.8 беше счетено, че тези банки и частни финансови институции работят под надзора на КРКБЗС и че ПКНР ги е упълномощило или им е възложило да изпълняват определени функции. Тъй като не бе предоставена информация, която да сочи друго, Комисията поддържа същото заключение в настоящото разследване.

(469) Комисията направи анализ дали ПКНР е упълномощило тези финансови институции или им е възложило да предоставят субсидии на предприятия от сектора за BEV по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент.

(470) Според Апелативния орган на СТО „упълномощаване“ е налице, когато дадено правителство възлага отговорност на частен орган, а „възлагане“ препраща към ситуациите, в които правителството упражнява своята власт над частен орган ([160]). И в двата случая правителството използва частен орган като пълномощник за предоставяне на финансово участие и „в повечето случаи би могло да се очаква упълномощаването или възлагането на частен орган да включва някаква форма на заплаха или подтикване“ ([161]). В същото време член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) не позволява на членовете да налагат изравнителни мерки по отношение на продукти, „когато правителството само упражнява своите общи регулаторни правомощия“ ([162]) или когато правителствена намеса „може да доведе или да не доведе до конкретен резултат само на основата на дадените фактически обстоятелства и на упражняването на свободен избор от страна на участниците на този пазар“ ([163]). Упълномощаването или възлагането вместо това предполагат „по-активна роля на правителството, а не просто действия за насърчаване“ ([164]).

(471) Комисията отбеляза, че нормативната уредба относно сектора, посочена по-горе в съображения 434—442, се отнася за всички финансови институции в КНР, в т.ч. за частните финансови институции. Доказателство за това е фактът, че приложното поле на Закона за банковото дело и различните наредби на КРКБЗС обхващат всички финансирани от Китай и чуждестранно финансирани банки под ръководството на КРКБЗС.

(472) Освен това по-голямата част от договорите за заеми с частни финансови институции са имали сходни условия като договорите с държавните банки, а лихвените проценти по заемите, предоставени от частните финансови институции, са подобни на лихвените проценти при заемите, предоставяни от държавните финансови институции. Това показва, че de facto тези банки предоставят преференциални условия за кредитиране в съответствие с контрола на ПКНР върху банковия сектор.

(473) Тъй като не получи различна информация от частните финансови институции, Комисията заключи, че по отношение на сектора на BEV всички финансови институции (включително частните финансови институции), извършващи дейност в Китай под надзора на НАФР, са упълномощени от държавата или тя им е възложила — по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv), първо тире от основния регламент — да изпълняват държавни политики и да отпускат заеми при преференциални лихвени проценти на сектора на BEV ([165]).

3.5.1.10. Кредитни рейтинги

(474) В предишни антисубсидийни разследвания — въз основа на проучване, публикувано от Международния валутен фонд ([166]), от което е видно несъответствието между международните и китайските кредитни рейтинги — Комисията вече установи, че националните кредитни рейтинги, дадени на китайски дружества, не са надеждни. Според МВФ над 90 % от китайските облигации са с рейтинг от АА до ААА, даден им от местни агенции за

([160]) WT/DS/296 (DS 296, United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea) (Съединени щати — Разследване във връзка с изравнителни мита за динамична памет с произволен достъп (DRAM) от Корея), доклад на Апелативния орган от 21 февруари 2005 г., точка 116.

([161]) Доклад на Апелативния орган, DS 296, т. 116.

([162]) Доклад на Апелативния орган, DS 296, т. 115.

([163]) Доклад на Апелативния орган, DS 296, точка 114, в която се изразява съгласие с доклада на експертната група, DS 194, точка 8.31 в това отношение.

([164]) Доклад на Апелативния орган, DS 296, т. 115.

([165]) Вж. процедурите, посочени в бележка под линия 12.

([166]) Работен документ на МВФ ‘Resolving China’s Corporate Debt Problem’, [„Разрешаване на проблема с корпоративния дълг на Китай“] от Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, октомври 2016 г., WP/16/203.

кредитен рейтинг. Тези рейтинги не са сравними с други пазари, като например на ЕС или на Съединените американски щати (САЩ). Например по-малко от 2 % от дружествата на пазара на САЩ имат толкова високи рейтинги. Следователно китайските агенции за кредитен рейтинг са силно ориентирани към най-високата част от рейтинговата скала. Те имат много широка рейтингова скала и са склонни да обединяват облигации със значително различен риск от неизпълнение в една обща рейтингова категория ([167]). Според анализа на пазара на облигации в Китай от 2021 г. на Bloomberg ([168]) пет местни китайски агенции за кредитен рейтинг доминират пазара на облигации: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance и Golden credit rating, и около 90 % от облигациите са с рейтинг AAA, даден от местни агенции за кредитен рейтинг. Много от емитентите обаче са получили по-нисък рейтинг на емитент от S&P global, а именно A и BBB ([169]).

(475) Освен това чуждестранните агенции за кредитен рейтинг като Standard and Poor's и Moody's обичайно прилагат повишаване над базовия кредитен рейтинг на емитента, основано на оценка на стратегическото значение на дружеството за китайското правителство и на надеждността на имплицитната гаранция, когато издават рейтинг на китайски облигации, емитирани извън страната ([170]).

(476) Като допълнение към този анализ може да се посочи, че предишни процедури показаха, че ПКНР също може да упражнява своето влияние върху пазара на кредитни рейтинги.

(477) Според информацията, предоставена от ПКНР по време на предишни процедури, на пазара на облигации в Китай е имало 14 агенции за кредитен рейтинг, включително 12 национални агенции за кредитен рейтинг. На второ място, достъпът до китайския пазар за кредитни рейтинги не е свободен. По същността си той е затворен пазар, тъй като преди да започнат дейност, агенциите за кредитен рейтинг трябва да бъдат одобрени от Китайската регулаторна комисия за ценните книжа (КРКЦК) или КНБ ([171]). В средата на 2017 г. КНБ обяви, че на чуждестранните агенции за кредитен рейтинг ще бъде разрешено да издават кредитни рейтинги на част от облигациите на вътрешния пазар, но при определени условия. Тези агенции за кредитен рейтинг обаче следват китайските скали за рейтинги и като такива не са точно сравними с международните рейтинги, както е описано в съображение 475.

(478) И на последно място, проучване на Allianz Global Investors от 2021 г. потвърждава констатациите на Комисията, че „местната система за кредитен рейтинг на Китай се различава от международните рейтингови конвенции. Например облигациите, които на местно ниво са получили рейтинг AA+, обикновено се оценяват като „с висока доходност“ в международен мащаб“ ([172]).

(479) И на последно място, през 2022 г. ОИСР посочи, че „[н]едостатъците на пазара на кредитни рейтинги, включително завишените рейтинги и слабите системи за предупреждение, пречат на пазара на облигации да се развива добре“ ([173]).

(480) Освен това Комисията също така установи ([174]), че не може да се счита, че китайската система за кредитен рейтинг се управлява единствено от пазарните сили, а напротив — почива на изкривена основа.

(481) С оглед на ситуацията, описана в съображения 474—478, Комисията достигна до заключението, че китайските кредитни рейтинги не дават надеждна оценка на кредитния риск на базовия актив. Тези рейтинги също така са засегнати от нарушения поради целите на политиката за насърчаване на ключови стратегически сектори, като например този на BEV.

([167]) Livingston, M. Poon, W.P.H. and Zhou, L. (2017 г.). Are Chinese Credit Ratings Relevant? [Релевантни ли са китайските кредитни рейтинги?] Проучване на китайския пазар на облигации и на кредитните рейтинги [A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry], в Journal of Banking & Finance, стр. 24.

([168]) Анализ на китайския пазар на облигации, 2021 г. https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf.

([169]) Анализ на китайския пазар на облигации, 2021 г., бележка под линия 59, стр. 31.

([170]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. и Neelakantan, U. (2017 г.). China's broken promises: why it is not a market-economy (Неизпълнените обещания на Китай: защо китайската икономика не е пазарна), Wiley Rein LLP, стр. 68.

([171]) Вж. бележка под линия 71 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/72 на Комисията от 18 януари 2022 г. за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на кабели от оптични влакна с произход от Китайската народна република и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/2011 за налагане на окончателно антидъмпингово мито върху вноса на кабели от оптични влакна с произход от Китайската народна република

([172]) На разположение на адрес https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf

([173]) Икономически изследвания на ОИСР: Китай, март 2022 г., стр. 34—35; на разположение на следния адрес: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf

([174]) Вж. Работен документ на службите на Комисията относно значителните нарушения в икономиката на Китайската народна република за целите на разследванията за търговска защита, 10 април 2024 г., SWD(2024) 91 final („доклад за Китай“) — глава 6, стр. 156—160.

3.5.2. *Преференциално финансиране: заеми*

3.5.2.1. Видове заеми

1) Краткосрочни и дългосрочни заеми

(482) Комисията установи, че дружествата във всичките три включени в извадката групи са използвали за финансиране на своите дейности краткосрочни и дългосрочни заеми. Тези заеми са били използвани главно за ежедневни операции, оборотен капитал, специални проекти, инвестиции или други заеми. И двете включени в извадката групи производители износители са използвали краткосрочни и дългосрочни експортни кредити.

2) Заеми, чиято конкретна цел е да заменят други заеми (револвиращи заеми)

(483) В хода на разследването Комисията установи, че една от включените в извадката групи е сключила заеми с конкретната цел да заменя капитала, изплащан по заемите на датите на падеж, със свеж капитал от нови заеми. Подобни револвиращи заеми обикновено са признак за проблеми с ликвидността на кредитополучателя и представляват по-голяма рискова експозиция за банките, които ги отпускат. Подобно на констатациите си при предишни разследвания ([175]) Комисията установи, че с тази практика някои дружества биха могли да предоговорят своите задължения, както и да получат средствата, без които не биха могли да изпълнят задълженията си за погасяване, като това е показател за наличието на проблеми с погасяването на дълга.

3) Финансиране с цел преструктуриране на дългосрочния дълг

(484) В хода на разследването Комисията установи, че някои включени в извадката дружества са емитирали облигации с конкретната цел погасяване на дългове, и по-специално на заеми. Комисията установи, че чрез преструктурирането на дълговете си посредством този инструмент някои дружества биха могли да предоговорят и отложат плащането на своите задължения, както и да получат средствата, без които не биха били в състояние да изпълнят задълженията си за погасяване, като това е показател за наличието на проблеми при набирането на средства.

(485) Използването на облигации за тази цел поражда опасения относно способността на дадено дружество да изплаща дълговете си, като по този начин се поставя под въпрос не само краткосрочната му ликвидност, но и платежоспособността му в дългосрочен план. Поради това наличието на облигации при дадено дружество, емитирани с цел погасяването на заеми, бе счетено за признак за това, че финансовото състояние на дружеството е по-лошо, отколкото сочат на пръв поглед финансовите му отчети, и че съществува допълнителен риск, свързан с краткосрочното и дългосрочното му финансиране.

3.5.2.2. Специфичност

(486) Както беше посочено в раздел 3.5.1.5, няколко правни документа, насочени специално към дружествата в сектора на BEV, възлагат на финансовите институции да предоставят заеми на сектора на BEV при преференциални лихвени проценти. Тези документи доказват, че финансовите институции предоставят преференциално финансиране само на ограничен брой дружества или сектори, които отговарят на съответните политики на ПКНР. Комисията счете, че позоваването на сектора на BEV е достатъчно ясно, тъй като този сектор се посочва или с наименованието му, или с указване на произвеждания от него продукт или на промишлената група, към която принадлежи.

([175]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/969 на Комисията от 8 юни 2017 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на някои горещовалцовани плоски продукти от желязо, от нелегирани стомани или от други легирани стомани с произход от Китайската народна република и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/649 на Комисията за налагане на окончателно антидъмпингово мито върху вноса на някои горещовалцовани плоски продукти от желязо, от нелегирани стомани или от други легирани стомани с произход от Китайската народна република (ОВ L 146, 9.6.2017 г., стр. 17) („процедурата относно ГВПП“), Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1690 на Комисията от 9 ноември 2018 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1579 на Комисията за налагане на окончателно антидъмпингово мито и за окончателно събиране на временното мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република, и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 (ОВ L 283, 12.11.2018 г., стр. 1) („процедурата относно гумите“) и Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/776 на Комисията от 12 юни 2020 г. за налагане на окончателни изравнителни мита върху вноса на определени тъкани от тъкàни и/или прошити стъклени влакна с произход от Китайската народна република и Египет (ОВ L 189, 15.6.2020 г., стр. 33) („процедурата относно ТСВ“).

3.5.2.3. Изчисляване на размера на субсидията

(487) Комисията изчисли размера на подлежащата на изравняване субсидия въз основа на предоставената през разследвания период полза за получателите. В съответствие с член 6, буква б) от основния регламент ползата за получателите е разликата между размера на лихвата, която дружеството плаща за заема, отпуснат при преференциални условия, и размера, който дружеството би платило за подобен търговски заем и би получило при пазарни условия.

(488) Както е обяснено в раздели 3.5.1 и 3.5.2 по-горе, при заемите, предоставяни от китайските финансови институции, се наблюдава значителна държавна намеса и те не отразяват обичайните лихвени проценти, прилагани при функциониращ пазар.

(489) Общото финансово състояние на включените в извадката групи от дружества е различно. През разследвания период всички те са ползвали различни по вид заеми с различен падеж, обезпечения, гаранции и други условия. Поради тези две причини за всяко дружество е имало различен среден лихвен процент на базата на получените от него конкретни заеми.

(490) Комисията оцени поотделно финансовото състояние на всяка от включените в извадката групи от производители износители, за да отчете тези особености. В това отношение Комисията следва методологията за изчисляване на преференциалното финансиране чрез заеми, установена в рамките на антисубсидийното разследване относно алуминиево конвертиращо се фолио с произход от КНР, както и в рамките на антисубсидийните разследвания относно горещовалцованите плоски продукти от стомана с произход от КНР, антисубсидийните разследвания относно гумите с произход от КНР, определени тъкани от тъкàни и/или прошити стъклени влакна с произход от КНР и кабели от оптични влакна с произход от КНР ([176]), както е разяснено в съображенията по-долу. По този начин Комисията изчисли ползата от преференциалното финансиране чрез заеми поотделно за всяка включена в извадката група от производители износители и я разпредели за продукта, предмет на разследването.

1) Групата BYD

(491) Комисията отбеляза, че групата BYD е получила рейтинг AAA+, издаден от китайска агенция за кредитен рейтинг през 2020 г. С оглед на цялостното изкривяване на китайските кредитни рейтинги, както е посочено в раздел 3.5.1.10, Комисията стигна до заключението, че този рейтинг не е надежден.

(492) Както е посочено в съображения 452—459, отпускащите заеми китайски финансови институции не представиха оценка на кредитоспособността. Поради тази причина, за да определи ползата, Комисията трябваше да прецени дали заемите за групата BYD са отпуснати при пазарни лихвени проценти.

(493) Групата BYD се е намирала в общо рентабилно финансово състояние с марж на печалбата от около 6 % според собствените ѝ финансови отчети. За финансиране на своите операции групата е използвала краткосрочен и дългосрочен дълг. Комисията оцени краткосрочната ликвидност и дългосрочната платежоспособност на дружеството.

(494) По отношение на краткосрочната ликвидност Комисията използва коефициента на текуща ликвидност. С този коефициент се измерва способността на дружеството да изплаща краткосрочни задължения, включително краткосрочен дълг.

(495) Коефициентът на текуща ликвидност на дружеството е бил 0,89 през 2021 г., намалял е до 0,75 през 2022 г. и след това е спаднал до 0,68 през разследвания период. Въпреки присъдения на дружеството през 2020 г. рейтинг AAA+ текущите активи на дружеството не са били следователно достатъчни за плащане на краткосрочните задължения. Това не обосновава висок кредитен рейтинг, за който дружеството следва да има коефициент от поне 2.

(496) С оглед на този показател за краткосрочната ликвидност Комисията стигна до заключението, че дружеството е имало проблеми с краткосрочната ликвидност, водещи до профил на високорисков длъжник.

([176]) ОВ L 458, 22.12.2021 г., стр. 344 (съображение 237) („процедура относно алуминиевото фолио“) ОВ L 146, 9.6.2017 г., стр. 17, съображения 152— 244 („процедура относно ГВПП“), ОВ L 283, 12.11.2018 г., стр. 1, съображение 236 („процедура относно гумите“), ОВ L 189, 15.6.2020 г., стр. 33, съображение 300 („процедура относно ТСВ“) иОВ L 12, 19.1.2022 г., стр. 75, съображение 294 („процедура относно КОВ“).

(497) Комисията основа оценката на риска за дългосрочната платежоспособност на коефициента на задлъжнялост. С този коефициент се измерва способността на дружеството да изпълнява дългосрочните си дългови задължения. Той се използва от заемодателите и инвеститорите в облигации при оценката на кредитоспособността на дружеството.

(498) С коефициента на задлъжнялост се измерва размерът на пасивите, по-специално дългосрочните дългове. Дружеството е имало високо съотношение дълг/собствен капитал — 0,78, което говори, че дружеството финансира дейността си чрез дълг. Съотношението дълг/собствен капитал освен това се е увеличавало непрекъснато — от 0,67 през 2021 г. на 0,78 през РП, което сочи, че дружеството финансира все по-голяма част от дейността си основно чрез дълг. Колкото по-високо е съотношението дълг/собствен капитал, толкова по-висок е финансовият риск за дружеството, което означава, че то може да се затруднява да обслужва съществуващите си дългове.

(499) Поради това, като взе предвид проблемите с ликвидността и платежоспособността, описани в съображения 495—498, Комисията счете, че дружеството не е имало стабилно финансово състояние, а профилът му за потенциалните заемодатели и инвеститори е бил високорисков.

(500) Освен това Комисията анализира съотношението дълг/собствен капитал на отделните дружества с най-висок процент финансови ползи и установи, че при тях съотношението дълг/собствен капитал през 2022 г. варира от 0,71 до 0,97.

(501) Вследствие на гореизложеното и с оглед на цялостните изкривявания на китайските кредитни рейтинги, посочени в раздел 3.5.1.10, Комисията стигна до заключението, че присъденият на групата BYD кредитен рейтинг ААА не е надежден.

(502) Според Комисията общото финансово състояние на групата отговаря на рейтинг B, който вече не се определя като „инвестиционен рейтинг“.

(503) Въз основа на публично достъпните данни от Bloomberg Комисията използва като референтна стойност очакваната премия за облигации, емитирани от дружества с рейтинг B, която е била приложена към референтния лихвен процент на КНБ или след 20 август 2019 г. — към преференциалния лихвен процент, обявен от НМЦФ ([177]), за да определи пазарния лихвен процент.

(504) За определяне на надценката беше изчислен относителният спред между индексите на корпоративните облигации с рейтинг АА и рейтинг B в САЩ въз основа на данните на Bloomberg за промишлените сегменти. Така изчисленият относителен спред беше добавен към референтния лихвен процент, публикуван от КНБ, или — след 20 август 2019 г. — към преференциалния лихвен процент, обявен от НМЦФ, към датата, на която е бил отпуснат ([178]) заемът, и за същия срок като този на заема. Това бе направено поотделно за всеки заем, отпуснат на групата от дружества.

(505) Същите нарушения на пазара и липса на достоверен кредитен рейтинг се наблюдават и за предоставяните заеми в чуждестранни валути, тъй като те се отпускат от същите китайски финансови институции. Поради това, както вече беше установено, за определянето на подходяща референтна стойност бяха използвани корпоративни облигации с рейтинг B със съответната номинална стойност, емитирани по време на разследвания период.

2) Групата Geely

(506) Както е посочено в съображения 452—459, отпускащите заеми китайски финансови институции не представиха оценка на кредитоспособността. Поради тази причина, за да определи ползата, Комисията трябваше да прецени дали заемите за групата Geely са отпуснати при пазарни лихвени проценти.

(507) В собствените си финансови отчети Group групата Geely докладва рентабилно финансово състояние с марж на печалбата от 3 %. Рентабилността обаче е намаляла в сравнение с 2021 г. Коефициентът на рентабилност на собствения капитал, който представлява способността на групата да превръща собствения капитал в нетна печалба, е намалял от 8 % през 2021 г. на 5 % в края на разследвания период.

(508) За финансиране на своите операции групата Geely е използвала краткосрочен и дългосрочен дълг. Комисията оцени краткосрочната ликвидност и дългосрочната платежоспособност на групата.

([177]) Вж. съображение (453) по-горе.

([178]) При заеми с фиксирана лихва. За заеми с променлив лихвен процент беше използван референтният лихвен процент на КНБ по време на РП.

(509) Що се отнася до краткосрочната ликвидност, групата е имала среден коефициент на текуща ликвидност от 1,03 през разследвания период. Въпреки че коефициентът на текуща ликвидност е малко по-висок от 1, текущите активи на дружество са в размер точно колкото да покрият краткосрочните задължения, което не е достатъчно за обосноваване на високия кредитен рейтинг, за който дружеството следва да има коефициент от поне 2. Коефициентът на бърза ликвидност на дружеството е бил 0,79 в края на РП, 0,76 през 2022 г. и 0,79 през 2021 г., докато за референтен се счита коефициент на бърза ликвидност от поне 1. Всъщност дружество с коефициент на бърза ликвидност под 1 може да не е в състояние да изплати текущите си задължения в краткосрочен план. Коефициентът на парична ликвидност на дружеството е бил средно 0,4 през РП, поради което дружеството е разполагало с недостатъчно парични средства, за да изплати краткосрочния си дълг. С оглед на показателите за краткосрочната ликвидност Комисията стигна до заключението, че дружеството е имало проблеми с краткосрочната ликвидност, водещи до профил на рисков длъжник.

(510) Що се отнася до дългосрочния дълг, групата Geely е имала висок коефициент дълг/активи от 0,69, което означава, че 69 % от активите на дружеството се финансират чрез дълг. Коефициентът дълг/собствен капитал е бил 2,1 през 2021 г., 2,11 през 2022 г. и 2,22 в края на РП, което показва, че дружеството финансира своята дейност главно чрез поемане на задължения. Колкото по-големи са коефициентите дълг/активи и дълг/собствен капитал, толкова по-висок е финансовият риск на дружеството. Освен това по време на разследвания период едно от дружествата от групата (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) е сключило сделка за замяна на дълг срещу капитал с държавни банки, за да подобри структурата на дълга си. В рамките на такава сделка дружеството може да преобразува част от дълга си към държавни банки в акции и по този начин да намали задълженията в счетоводния си баланс.

(511) Освен това Комисията установи, че групата Geely е сключило заеми със специалната цел да заместят други заеми. Както е обяснено в раздел 3.5.2.1, наличието на револвиращи заеми се счита за признак за допълнителни рискове, свързани с проблеми с ликвидността.

(512) По подобен начин Комисията установи, че групата Geely е емитирала облигации с цел преструктуриране на дълга. В този случай, както е обяснено в раздел 4, Комисията счете, че това е признак, че финансовото състояние е по-лошо, отколкото сочат на пръв поглед финансовите отчети, и че съществува допълнителен риск, свързан с краткосрочното и дългосрочното финансиране.

(513) Комисията отбеляза, че групата Geely е получила рейтинг AAA, издаден от китайска агенция за кредитен рейтинг. С оглед на цялостното изкривяване на китайските кредитни рейтинги, както е посочено в раздел 3.5.1.10, Комисията стигна до заключението, че този рейтинг не е надежден.

(514) Според Комисията общото финансово състояние на групата отговаря на рейтинг B. Според определенията за кредитен рейтинг на агенция Standard & Poor's длъжникът с рейтинг B е по-уязвим от длъжниците с рейтинг BB, но към момента на издаване на рейтинга той все още има способността да изпълнява финансовите си задължения. Все пак неблагоприятните стопански, финансови или икономически условия биха могли да намалят способността или готовността на длъжника да изпълнява финансовите си задължения. Поради това тази референтна стойност се счита за подходяща за отразяване на допълнителния риск, произтичащ от използването на револвиращи заеми и облигации, емитирани с цел преструктуриране на дълга.

(515) След това очакваната премия по облигациите, емитирани от дружества с рейтинг B, беше приложена към референтния лихвен процент на КНБ или — след 20 август 2019 г. — към преференциалния лихвен процент, публикуван от НМЦФ, за да се определи пазарният лихвен процент.

(516) За определяне на надценката беше изчислен относителният спред между индексите на корпоративните облигации с рейтинг AA и рейтинг B в САЩ въз основа на данните на Bloomberg за промишлените сегменти. Така изчисленият относителен спред беше добавен към референтния лихвен процент, публикуван от КНБ, или — след 20 август 2019 г. — към преференциалния лихвен процент, обявен от НМЦФ, към датата, на която е бил отпуснат заемът, и за същия срок като този на заема. Това бе направено поотделно за всеки заем и финансов лизинг, отпуснат на дружеството.

(517) Същите изкривявания на пазара и липса на достоверен кредитен рейтинг се наблюдават и за предоставяните в КНР заеми, деноминирани в чуждестранни валути, тъй като те се отпускат от същите китайски финансови институции. Поради това, както вече беше установено, за определянето на подходяща референтна стойност бяха използвани корпоративни облигации с рейтинг B със съответната номинална стойност, емитирани по време на разследвания период.

3) Групата SAIC

(518) Както е посочено в съображения 452—459 по-горе, отпускащите заеми китайски финансови институции не представиха оценка на кредитоспособността. Поради тази причина, за да определи ползата, Комисията трябваше да прецени дали заемите за групата Geely са отпуснати при пазарни лихвени проценти.

(519) На консолидираното равнище на групата SAIC Motor Corporation Limited докладва рентабилно финансово състояние с марж на печалбата от 4 % според собствените ѝ отчети. Рентабилността обаче е намаляла в сравнение с 2021 г. Коефициентът на рентабилност на собствения капитал, който представлява способността на групата да превръща собствения капитал в нетна печалба, е намалял от 13 % през 2021 г. на 8 % в края на 2022 г.

(520) За финансиране на своите операции SAIC Motor Corporation Limited е използвала краткосрочен и дългосрочен дълг. Комисията оцени краткосрочната ликвидност и дългосрочната платежоспособност на групата.

(521) Що се отнася до краткосрочната ликвидност, групата е имала среден коефициент на текуща ликвидност от 1,07 през 2022 г. Въпреки че коефициентът на текуща ликвидност е малко по-висок от 1, текущите активи на групата са в размер точно колкото да покрият краткосрочните задължения, което не е достатъчно за обосноваване на високия кредитен рейтинг, за който дружеството следва да има коефициент от поне 2. Коефициентът на бърза ликвидност на дружеството е бил 0,87 през 2022 г. и 0,97 през 2021 г., докато за референтен се счита коефициент на бърза ликвидност от поне 1. Всъщност дружество с коефициент на бърза ликвидност под 1 може да не е в състояние да изплати текущите си задължения в краткосрочен план. Коефициентът на парична ликвидност на групата е бил средно 0,4 през 2022 г. Следователно групата е разполагала с недостатъчно парични средства, за да изплаща краткосрочния си дълг. С оглед на показателите за краткосрочната ликвидност Комисията стигна до заключението, че групата е имала проблеми с краткосрочната ликвидност, водещи до профил на рисков длъжник.

(522) Що се отнася до дългосрочния дълг, на консолидирано равнище SAIC Motor Corporation Limited е имала висок коефициент дълг/активи от 0,66, което означава, че 66 % от активите на групата се финансират чрез дълг. Коефициентът дълг/собствен капитал е бил 1,79 през 2021 г. и 1,94 през 2022 г., което показва факта, че дружеството финансира своята дейност главно чрез поемане на задължения. Колкото по-големи са коефициентите дълг/активи и дълг/собствен капитал, толкова по-висок е финансовият риск на дружеството. Освен това в периода 2009—2015 г. двама от производителите износители от групата (SAIC Maxus Automotive Company Limited и Nanjing Automobile (Group) Corporation) са сключили четири сделки за замяна на дълг срещу капитал с държавни банки, за да подобрят структурата на дълга си. В рамките на такава сделка дружествата могат да преобразува част от дълга си към държавни банки в акции и по този начин да намалят задълженията в счетоводните си баланси. Освен това през 2017 г. SAIC Motor Corporation Limited е получила вливане на капитал, в което са се включили, наред с други, държавни финансови институции и това отново е оказало положително въздействие върху структурата на дълга на групата. Въпреки че тези събития са настъпили преди разследвания период, те са имали траен структурен ефект по отношение на счетоводния баланс.

(523) Освен това Комисията установи, че групата е сключило заеми със специалната цел да заместят други заеми. Както е обяснено в раздел 3.4.2.1, наличието на револвиращи заеми се счита за признак за допълнителни рискове, свързани с проблеми с ликвидността.

(524) Комисията отбеляза, че SAIC Motor Corporation Limited е получила рейтинг AAA, издаден от китайска агенция за кредитен рейтинг. С оглед на цялостното изкривяване на китайските кредитни рейтинги, както е посочено в раздел 3.4.1.9, и на финансовото положение на групата, описано по-горе, Комисията стигна до заключението, че този рейтинг не е надежден.

(525) Според Комисията общото финансово състояние на групата отговаря на рейтинг B. Според определенията за кредитен рейтинг на агенция Standard & Poor's длъжникът с рейтинг B е по-уязвим от длъжниците с рейтинг BB, но към момента на издаване на рейтинга той все още има способността да изпълнява финансовите си задължения. Все пак неблагоприятните стопански, финансови или икономически условия биха могли да намалят способността или готовността на длъжника да изпълнява финансовите си задължения. Поради това тази референтна стойност се счита за подходяща за отразяване на допълнителния риск, произтичащ от използването на револвиращи заеми и облигации, емитирани с цел преструктуриране на дълга.

(526) За определяне на надценката беше изчислен относителният спред между индексите на корпоративните облигации с рейтинг АА и рейтинг В в САЩ въз основа на данните на Bloomberg за промишлените сегменти. Така изчисленият относителен спред беше добавен към референтния лихвен процент, публикуван от КНБ, или — след 20 август 2019 г. — към преференциалния лихвен процент, обявен от НМЦФ, към датата, на която е бил отпуснат заемът, и за същия срок като този на заема. Това бе направено поотделно за всеки заем и финансов лизинг, отпуснат на дружеството.

(527) Същите изкривявания на пазара и липса на достоверен кредитен рейтинг се наблюдават и за предоставяните в КНР заеми, деноминирани в чуждестранни валути, тъй като те се отпускат от същите китайски финансови институции. Поради това, както вече беше установено, за определянето на подходяща референтна стойност бяха използвани корпоративни облигации с рейтинг В със съответната номинална стойност, емитирани по време на разследвания период.

3.5.2.4. Заключение относно преференциалното финансиране: заеми

(528) Комисията установи, че по време на разследвания период всички включени в извадката групи от производители износители са се ползвали от преференциално финансиране чрез заеми. Предвид наличието на финансово участие, полза за производителите износители и специфичност Комисията счете преференциалното финансиране чрез заеми за подлежаща на изравняване субсидия.

(529) Процентите на субсидиране, установени във връзка с преференциалното финансиране чрез заеми през разследвания период за включените в извадката групи от дружества, са, както следва:

Преференциално финансиране: заеми

Наименование на дружеството	Процент на субсидиране
Групата BYD	0,16 %
Групата Geely	0,81 %
Групата SAIC	1,38 %

3.5.3. *Преференциално финансиране: други видове финансиране*

3.5.3.1. Кредитни линии

а) Общ коментар

(530) Целта на кредитната линия е да се установи максимална граница за заемите, които дружеството може да използва по всяко време за финансиране на текущите си операции, като по този начин финансирането на оборотния капитал е гъвкаво и незабавно на разположение при нужда. В договорите за кредитни линии, сключени с включените в извадката групи, са посочени различните форми на финансиране, които са на разположение на фирмите, като те обхващат всички видове краткосрочно финансиране, като краткосрочни заеми, банкови акцепти, акредитиви и др. Литературата в областта на финансите сочи, че кредитните линии доминират и в пазарните икономики. Те например представляват над 80 % от банковото финансиране, предоставено на публичните дружества в САЩ ([179]). Освен това в Канада, където акцептите са пряка и безусловна отговорност на акцептиращата банка (какъвто е случаят в Китай), банките обикновено приемат тегления по банков акцепт само от корпоративни кредитополучатели, които имат открита кредитна линия с тази банка ([180]). Поради това Комисията счете, че по принцип цялото краткосрочно финансиране на включените в извадката дружества, като краткосрочни заеми, менителници с банков акцепт и др., следва да бъде обхванато от инструмент за кредитна линия.

([179]) https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriadas/DocumentosTrabajo/08/Fic/dt0821e.pdfNALYSIS OF CORPORATE CREDIT LINES (bde.es)

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

б) Констатации от разследването

(531) Комисията установи, че китайските финансови институции са откривали кредитни линии на всяка включена в извадката група във връзка с предоставянето на финансиране. Те се състоят от рамкови договори, съгласно които банката разрешава на включените в извадката дружества да използват различни дългови инструменти, като например заеми за оборотен капитал, менителници с банков акцепт и други форми на търговско финансиране в рамките на определена максимална сума.

(532) Както е посочено в съображение 530 по-горе, всяко краткосрочно финансиране следва да бъде обхванато от кредитна линия. Поради това Комисията сравни размера на кредитните линии, които са били на разположение на оказалите съдействие дружества по време на разследвания период, с размера на краткосрочното финансиране, използвано от тези дружества по време на същия период, за да се установи дали цялото краткосрочно финансиране е било осигурено чрез дадена кредитна линия. Когато размерът на краткосрочното финансиране надвишаваше границата на кредитната линия, Комисията увеличи размера на съществуващата кредитна линия със сумата, действително използвана от производителите износители над съответния лимит на кредитната линия.

(533) При нормални пазарни условия спрямо кредитните линии се прилагат така наречената „такса за ангажимент“, за да се компенсират разходите и рисковете на банката за откриване на кредитна линия, както и такса за подновяване, която се плаща на годишна база за подновяване на валидността на кредитните линии ([181]). Тези такси покриват административните разходи, като например разходите за обработка на заявлението и за извършване на проверки за сигурност, но също така и разходите, произтичащи от пруденциалните изисквания, наложени на банките, тъй като заделеният по кредитна линия капитал намалява капиталовите съотношения на банката, а тя трябва да ги поддържа, за да се справя със системните рискове. Комисията установи обаче, че всяка включена в извадката група от дружества се е възползвала от безплатно предоставени кредитни линии. Следователно на разследваните групи от дружества е била предоставена полза по смисъла на член 6, буква г) от основния регламент.

в) Специфичност

(534) Както е посочено в съображение 210, съгласно Решение № 40 финансовите институции осигуряват кредитна подкрепа за насърчаваните отрасли.

(535) Комисията счете, че тъй като кредитните линии са неразривно свързани с всички видове краткосрочно финансиране, предоставяно на включените в извадката дружества, те следва да се разглеждат като форма на преференциална финансова подкрепа от страна на финансовите институции за насърчаваните отрасли като сектора на BEV. Както е посочено в раздел 3.1 по-горе, секторът на BEV е сред насърчаваните отрасли, поради което отговаря на условията за получаване на всякакви възможни видове финансова подкрепа.

г) Изчисляване на размера на субсидията

(536) В съответствие с член 6, буква г), подточка ii) от основния регламент Комисията счете предоставената полза на получателите като разликата между сумата, която плащат като такса за откриването или подновяването на кредитни линии от китайските финансови институции, и сумата, която ще заплатят за съпоставима търговска кредитна линия, получена при незасегнат от нарушения пазарен лихвен процент.

(537) Нито едно от включените в извадката дружества не е платило такса за кредитната си линия. Комисията, аналогично, не откри при предишни разследвания такси за кредитни линии в рамките на държавата. Напротив, единственият случай, в който включен в извадка производител износител е платил такса за кредитна линия, се отнася до дружество, което е получило кредитни линии от две банки, чиито централи са във финансова юрисдикция, различна от КНР, поради което е трябвало да прилагат такси, каквато е обичайната практика на световните финансови пазари ([182]). Публично достъпната информация навежда на заключението, че в някои случаи за дружества в Китай се начисляват таксите за кредитни линии ([183]), но размерът им не може да бъде установен. Поради това Комисията нямаше друг избор освен да потърси подходяща референтна такса извън Китай. Следователно размерите на таксата за ангажимент и таксата за подновяване бяха определени съответно на 1,75 % и 1,25 % въз основа на публично достъпни данни ([184]).

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

([182]) Вж. процедурата относно гумите, съображение 297.

([183]) Вж. например Bank of China: Credit Line https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html (bankofchina.com)

([184]) https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/, посетен на 29 април 2024 г.

(538) По принцип таксата за ангажимент и таксата за подновяване се заплащат като еднократна сума съответно при откриването на нова кредитна линия или при подновяването на съществуваща кредитна линия. За целите на изчисляването обаче Комисията взе предвид кредитните линии, които са били открити или подновени преди разследвания период, но които са били на разположение на включените в извадката групи по време на разследвания период, както и кредитните линии, които са били открити през разследвания период.

3.5.3.2. Менителница с банков акцепт

а) Общ коментар

(539) Менителниците с банков акцепт са финансов продукт, целящ да развие по-активен вътрешен паричен пазар чрез разширяване на кредитните продукти. Това е форма на краткосрочно финансиране, която може „да намали разходите за финансиране и да подобри капиталовата ефективност“ на издателя на менителницата ([185]). Също така, както посочва КНБ на своя уебсайт „менителницата с банков акцепт може да гарантира сключването и изпълнението на договор между купувача и продавача, както и да насърчава капиталовия оборот чрез кредитната намеса на Китайската банка“ ([186]). Освен това на уебсайта си DBS Bank рекламира менителниците с банков акцепт като средство за „подобряване на оборотния капитал чрез отлагане на плащанията“ ([187]). Общите условия за издаване и използване на банкови акцепти са определени в Закона за прехвърлимите инструменти на Китайската народна република ([188]).

(540) Комисията вече установи при предишни разследвания, че менителниците с банков акцепт са широко използвано платежно средство по търговски сделки вместо платежните нареждания, като по този начин се осигурява подкрепа за паричния оборот и оборотния капитал на издателя ([189]).

(541) Менителниците с банков акцепт могат да бъдат използвани само за уреждане на реални търговски сделки, като издателят трябва да представи достатъчно доказателства за това, например договор за покупка/продажба, фактура, ордер за доставка. Менителниците с банков акцепт могат да бъдат използвани като стандартно платежно средство при договори за покупка, заедно с други средства, като паричен превод или платежно нареждане.

(542) Менителницата с банков акцепт се изготвя от съставителя (издателя, който също така е купувач по съответната търговска сделка) и се акцептира от банка. С акцептирането на менителницата банката приема да извърши безусловно плащане на посочената в менителницата сума на поемателя/приносителя на определената дата (на падежа).

(543) По принцип в договорите за банково акцептиране се съдържа списък на сделките, които са обхванати от сумата на менителницата, като се посочва падежът за плащането на доставчика и падежът на менителницата с банков акцепт.

(544) Комисията установи също така, че като цяло в Китай менителници с банков акцепт се издават в рамките на договор за издаване на менителници с банков акцепт, в който се посочват банката, доставчиците и купувачът, задълженията на банката и купувача, както и стойността за всеки отделен доставчик, договореният с доставчика падеж на плащането и падежът на менителницата с банков акцепт.

(545) Комисията също така установи, че в договорите за кредитна линия обикновено менителниците с банков акцепт се посочват като един от възможните инструменти за използване до границата на финансиране, заедно с други краткосрочни финансови инструменти, като например заеми за оборотен капитал.

(546) В зависимост от определените от всяка банка условия от издателя може да се изиска да направи малък депозит в специална сметка, да учреди обезпечение и да плати комисиона за акцептирането. При всички случаи издателят е длъжен да прехвърли пълната сума по менителницата с банков акцепт в специалната сметка най-късно на падежа на съответната менителница.

([185]) Вж. уебсайта на Китайската народна банка: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html
([186]) Пак там.
([187]) Вж. уебсайта на DBS Bank: https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance
([188]) https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html
([189]) Вж. процедурата относно ТСВ, съображения 359—370, процедурата относно алуминиевото фолио, съображения 334— 356 и процедурата относно КОВ, съображения 358—370.

(547) След акцептирането ѝ от банката, издателят джиросва менителницата с банков акцепт и я прехвърля като заплащане на фактурата на поемателя, който е също така и доставчик по съответната търговска сделка. Като следствие от това задължението за плащане на купувача (издателя) към доставчика (поемателя) се отменя. Възниква ново задължение за плащане на купувача към акцептиращата банка за същата сума (издателят има задължението да плати на банката в брой преди падежа на менителницата с банков акцепт). Този механизъм беше допълнително потвърден от ПКНР по време на контролното посещение по предишно разследване ([190]), и по-точно че щом дружеството плати на доставчика с менителницата с банков акцепт, то вече няма задължение към доставчика, а към банката, тъй като този, който трябва да извърши пълното плащане към банката на падежа на менителницата, е поискалият издаването на тази менителница. Следователно издаването на менителница с банков акцепт води до замяна на задължението на издателя към неговия доставчик със задължение към банката.

(548) Падежът на менителниците с банков акцепт варира в зависимост от условията, определени от всяка банка, и може да бъде до 1 година.

(549) За поемателя (или приносителя) на менителницата с банков акцепт съществуват три възможности преди падежа:

— изчаква до падежа, за да му бъде изплатен в брой пълният размер на номиналната стойност на менителницата от страна на акцептиращата банка;

— джиросва менителницата с банков акцепт, т.е. използва я като платежно средство по отношение на задълженията си към други страни; или

— сконтира менителницата с банков акцепт с акцептиращата банка или друга банка и получава паричните постъпления срещу заплащане на сконтов процент.

(550) Датата на издаване на менителницата с банков акцепт по принцип съответства на договорения с доставчика падеж на плащането, но това може да бъде и дата, която е по-ранна или по-късна от падежа на плащането. При разследването бе установено, че що се отнася до включените в извадката дружества, датата на издаване по принцип е съвпадала с падежа на плащането на доставчика или е била преди този падеж, а в някои случаи е била дори след падежа на плащането. Комисията установи, че падежът на менителниците с банков акцепт на включените в извадката дружества в повечето случаи е бил от 1 до 12 месеца след падежа на плащането по фактурата.

(551) Що се отнася до счетоводното третиране на менителниците с банков акцепт, те се признават за задължения към банката в сметките на издателите, т.е. на включените в извадката производители износители. Референтният център за кредити към Китайската народна банка (CRCP) признава менителниците с банков акцепт за „неуреден кредит“, предоставян от банките наравно със заемите, акредитивите или търговското финансиране. Също така следва да се отбележи, че CRCP се захранва от финансовите институции, които предоставят различни видове заеми, и че тези финансови институции по този начин са признали менителниците с банков акцепт за задължения към тях. Освен това в договорите за банково акцептиране, за които беше събрана информация по време на разследването, се предвижда, че в случай че купувачът не извърши плащането в пълен размер на датата на изтичане на менителниците с банков акцепт, банката ще третира неплатената сума като просрочен заем към банката.

(552) От гледна точка на паричните средства инструментът на практика предоставя на издателя отлагане на падежа на плащането, тъй като действителното парично плащане на стойността по сделката става на падежа на менителницата с банков акцепт, а не в момента, в който издателят трябва да плати на своя доставчик. При липсата на такъв финансов инструмент издателят или би използвал собствения си оборотен капитал, което е свързано с разходи, или би договорил с банка краткосрочен заем за оборотен капитал, за да плати на своите доставчици, което също е свързано с разходи. На практика, като плаща чрез менителници с банков акцепт, издателят използва доставените стоки или услуги за период от 1 месец до 1 година, без да прави каквито и да било парични плащания, нито да поема каквито и да било разходи.

(553) Комисията установи, че някои включени в извадката дружества почти не са имали заеми, което илюстрира използването на менителниците с банков акцепт като заместител на краткосрочните заеми. Менителниците с банков акцепт, издадени от тези дружества през разследвания период, обаче представляваха значителна част от техните задължения. Например две от дружествата от групата SAIC нямаха почти никакви заеми, но в края на разследвания период непогасените банкови акцепти представляваха около 20 % от текущите им пасиви.

([190]) Вж. процедурата относно ТСВ, съображение 381.

(554) При нормални пазарни условия ([191]) менителниците с банков акцепт в качеството им на финансов инструмент биха били свързани за издателя с разходи за финансирането им. При разследването стана ясно, че всички включени в извадката дружества през разследвания период са използвали менителници с банков акцепт и са плащали само комисиона за предоставената от банката услуга по акцептирането, която по принцип е била 0,05 % от номиналната стойност на менителницата ([192]). Нито едно от включените в извадката дружества обаче не е поемало разходи за финансирането чрез менителници с банков акцепт, като всички са отлагали паричните си плащания за доставките на стоки и услуги. Поради това Комисията счете, че разследваните дружества са ползвали финансиране под формата на менителници с банков акцепт, за което не са поели никакви разходи.

(555) Предвид гореизложеното Комисията стигна до заключението, че въведената в КНР система за банково акцептиране осигурява на всички включени в извадката производители износители безплатно финансиране на текущите им операции, с което се предоставя подлежаща на изравняване полза в съответствие с описаното в съображения 562—566 по-долу и с член 3, параграф 1, буква а), подточка i) и член 3, параграф 2 от основния регламент.

(556) Това заключение съвпада с тези от предходни разследвания, при които Комисията установи ([193]), че менителниците с банков акцепт на практика имат една и съща цел и действие като тези на краткосрочните заеми за оборотен капитал, тъй като са широко използвани от дружествата за финансиране на текущите им операции вместо краткосрочни заеми за оборотен капитал, и че те трябва следователно да пораждат разходи, равностойни на тези за финансиране чрез краткосрочни заеми за оборотен капитал.

(557) В хода на разследването групата BYD обясни, че за някои акцепти е разполагала със система за компенсиране на банковите акцепти с други банки. Комисията счете, че сключването на споразумение за компенсиране не променя факта, че е издаден банков акцепт, и с оглед на доказателствата, посочени в съображения 539—556, Комисията отчете компенсационните банкови акцепти при изчисляването на ползата за групата BYD.

б) Специфичност

(558) Що се отнася до специфичността, както е посочено в съображение 534, съгласно Решение № 40 финансовите институции осигуряват кредитна подкрепа за насърчаваните отрасли.

(559) Комисията счете, че менителниците с банков акцепт представляват друга форма на преференциална финансова подкрепа от страна на финансовите институции за насърчаваните отрасли, като например сектора на BEV. Както е посочено в раздел 3.1 по-горе, секторът на BEV е сред насърчаваните отрасли, поради което отговаря на условията за получаване на всякакви възможни видове финансова подкрепа. Освен това, тъй като подобно на кредитните линии, менителниците с банков акцепт са неразривно свързани с други видове преференциално кредитиране, като например заеми, и са част от кредитната подкрепа, предоставяна специално на насърчаваните отрасли, анализът относно публичния орган и анализът на специфичността, разработени в раздели 3.4.1.1—3.4.1.5, както и в раздел 3.4.2.2 по-горе — за заемите, са приложими.

(560) Освен това през 2020 г. КРКБЗС издаде известие, в което посочва, че за да се засили кредитната подкрепа за предприятията надолу по веригата в основните предприятия, банковите финансови институции могат да предоставят кредитна подкрепа на предприятията надолу по веригата за получаване на стоки и плащане за стоки, като използват менителници с банков акцепт, национални акредитиви, авансово финансиране и т.н. ([194]) Следователно менителниците с банков акцепт като форма на финансиране са част от преференциалната система за финансова подкрепа от страна на финансовите институции за насърчаваните отрасли, като например сектора на BEV.

(561) Не бяха представени доказателства за това някои от предприятията в КНР (освен в насърчаваните отрасли) да могат да се ползват от възможността за финансиране чрез менителници с банков акцепт при същите преференциални условия.

([191]) Вж. например за Канада: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.
([192]) В съответствие със ставката, определена в Административните мерки за плащане и сетълмент 393/1997, издадени от КНБ.
([193]) Вж. процедурата относно ТСВ, съображение 385, процедурата относно алуминиевото фолио, съображение 353, и процедурата относно КОВ, съображение 373.
([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn)

в) Изчисляване на размера на субсидията

(562) За изчисляване на размера на подлежащата на изравняване субсидия Комисията извърши оценка на предоставената през разследвания период полза за получателите.

(563) Както е посочено в съображение 531, Комисията установи, че включените в извадката производители износители са използвали менителници с банков акцепт, за да посрещат нуждите си от краткосрочно финансиране, без да плащат възнаграждение.

(564) Комисията съответно стигна до заключението, че издателите на менителници с банков акцепт следва да плащат възнаграждение за периода на финансиране. Комисията счете, че периодът на финансиране е започнал на датата на издаване на менителницата с банков акцепт и е приключил на датата на падежа на менителницата с банков акцепт. Относно менителниците с банков акцепт, издадени преди разследвания период, и менителниците с банков акцепт с падеж след края на разследвания период Комисията изчисли ползата само за периода на финансиране, обхванат от разследвания период.

(565) В съответствие с член 6, буква б) от основния регламент, като се има предвид, че менителниците с банков акцепт са форма на краткосрочно финансиране и че те всъщност имат същата цел като краткосрочните заеми за оборотен капитал, Комисията счете, че предоставената по този начин полза за получателите представлява разликата между сумата, която съответното дружество действително е платило като възнаграждение за финансирането чрез менителници с банков акцепт, и сумата, която би платило, ако се приложи лихвен процент по краткосрочно финансиране.

(566) Комисията определи ползата, произтичаща от неплащането на разходи по краткосрочно финансиране. Комисията счете, както е установено при предишни разследвания ([195]), че разходите по менителниците с банков акцепт следва да са равностойни на тези по финансирането на краткосрочни заеми. По тази причина Комисията приложи същата методология като тази за финансирането на деноминирани в CNY краткосрочни заеми, описана в раздел 3.5.2.3.

3.5.3.3. Сконтирани менителници

а) Общ коментар

(567) Разследването показа, че китайските финансови институции са дисконтирали вземания на групата BYD в замяна на парични средства.

(568) Чрез тази операция финансовите посредници са предоставяли авансово парични средства по вземания преди съответния им падеж. Дружествата са получавали средства авансово, като са прехвърляли правата за бъдещи вземания към финансовите институции след приспадане на таксите и приложимите сконтови проценти. Приложимият сконтов процент следва да компенсира по-специално риска от неизпълнение, който се влияе силно от кредитния рейтинг на последния субект, отговорен за изпълнението на задължението за плащане.

(569) Както беше установено при предишни разследвания ([196]), при нормални пазарни условия приложимият сконтов процент следва да компенсира разходите и рисковете на банката. Както е обяснено в раздели 3.5.1 и 3.5.2 по-горе, при заемите, предоставяни от китайските финансови институции, се наблюдава значителна държавна намеса, по-специално засягаща кредитния рейтинг на производителите износители, и те не отразяват обичайните лихвени проценти, прилагани при функциониращ пазар.

(570) Така предоставената на получателите полза би представлявала разликата между сконтовия процент, прилаган от китайските финансови институции, и сконтовия процент, приложим за сходна операция на пазара, например заеми.

б) Специфичност

(571) Що се отнася до специфичността, както е посочено в съображение 210, съгласно Решение № 40 финансовите институции осигуряват кредитна подкрепа за насърчаваните отрасли.

([195]) Вж. процедурата относно TCB, съображение 399, и процедурата относно алуминиевото фолио, съображение 356.
([196]) Вж. процедурата относно TCB, съображения 413—419.

(572) Както и при предишни разследвания ([197]), Комисията счете, че сконтираните менителници представляват друга форма на преференциална финансова подкрепа от страна на финансовите институции за насърчаваните отрасли, като например сектора на BEV. Както е посочено в раздел 3.1 по-горе, секторът на BEV е сред насърчаваните отрасли, поради което отговаря на условията за получаване на всякакви възможни видове финансова подкрепа. Сконтираните менителници, като форма на финансиране, са част от системата за преференциална финансова подкрепа от страна на финансовите институции за насърчаваните отрасли, като например сектора на BEV.

(573) Не бяха представени доказателства за това някои от предприятията в КНР (освен в насърчаваните отрасли) да могат да се ползват от възможността за финансиране чрез сконтирани менителници при същите преференциални условия.

в) Изчисляване на размера на субсидията

(574) Както е посочено в съображение 567, Комисията установи, че един от включените в извадката производители износители е използвал сконтирани менителници, за да посреща нуждите си от краткосрочно финансиране.

(575) В съответствие с член 6, буква б) от основния регламент, като се има предвид, че сконтираните менителници са форма на краткосрочно финансиране и че те всъщност имат същата цел като краткосрочните заеми за оборотен капитал, Комисията счете, че предоставената по този начин полза за получателите представлява разликата между действително платения сконтов процент и сумата, която биха платили, ако се приложи лихвен процент по краткосрочно финансиране.

(576) Комисията определи ползата, произтичаща от неплащането на разходи по краткосрочно финансиране. Комисията счете, че разходите по сконтираните менителници следва да са равностойни на тези по финансирането на краткосрочни заеми. По тази причина Комисията приложи същата методология като тази за финансирането на деноминирани в CNY краткосрочни заеми, описана в раздел 3.5.2.3.

3.5.3.4. Подкрепа за капиталови инвестиции

3.5.3.4.1. *Замяна на дълг срещу капитал*

а) Общ коментар

(577) Комисията установи, че едно от дружествата от групата Geely — Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (NHBGAP), е извършило през разследвания период замяна на дълг срещу капитал с CCBC Financial assets Investment Co., Ltd, дъщерно дружество на Китайската промишлена и търговска банка. CCBC Financial assets Investment Co., Ltd е инвестиционен фонд, принадлежащ на държавната банка, която съгласно раздел 3.5.1.1 по-горе се счита за публичен орган и/или за орган, упълномощен или с възложени функции.

(578) В досието няма информация относно условията, при които по време на разследвания период е извършена такава замяна на дълг срещу капитал.

(579) Комисията счете, че при нормални пазарни условия дадена банка не би преобразувала дългови инструменти в капиталови без допълнителна компенсация. Комисията счете, че капиталът е много по-спекулативен финансов инструмент от дълга, тъй като няма сигурност, че банката ще си възстанови първоначалната капиталова инвестиция. Освен това за разлика от лихвения процент по даден заем, капиталът не гарантира непременно възвръщаемост на инвестициите. Повишеният риск, който CCBC Financial assets Investment Co., Ltd е поел чрез тази замяна на дълг срещу капитал, се потвърждава от доказателствата за лошото финансово състояние на групата Geely, както е описано в съображения 507— 514. Освен това през периода между 2021 г. и разследвания период NHBGAP значително е разширил стопанската си дейност и е постигнал почти десетократно увеличение. Следователно е вероятно дружеството да се е нуждаело от допълнителна ликвидност, за да поддържа този растеж — потребност, която е била задоволена чрез освобождаване на средства, които преди това са били блокирани за дългосрочни дългови споразумения, което е било от полза за NHBGAP.

([197]) Вж. процедурата относно ТСВ, съображения 413—419.

(580) Предвид изложените по-горе съображения Комисията стигна до заключението, че през разследвания период със замяната на дълг срещу капитал на NHBGAP е предоставена полза и че същата е предоставена от публичен орган или субект, който е упълномощен или на когото е възложено от държавата да преследва цели на промишлената политика.

б) Специфичност

(581) Комисията счете, че преференциалното финансиране чрез замяна на дълг срещу капитал е специфично по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като инвеститорите са субекти, които извършват дейността си в съответствие с насоките на държавните политики, съгласно които секторът на BEV е определен за насърчаван отрасъл. Във всеки случай наличната информация сочи, че тази субсидия по конкретен повод е предоставена на Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd., което я превръща в субсидия, специфична за дадено предприятие.

в) Изчисляване на ползата

(582) В досието нямаше доказателства, които да позволят на Комисията да прецени дали значителните рискове, които банките са поемали, са били компенсирани или взети предвид в направената инвестиция. Всички елементи, обяснени в съображение 579, обаче разкриват специфичното икономическо положение на NHBGAP и промишлените цели, преследвани с тази сделка, което е в подкрепа на заключението, че тя няма пазарна логика с оглед на значителните действителни рискове, като например вероятната нужда от ликвидност за финансиране на растежа на дружеството и лошото финансово състояние на групата Geely като цяло, както е обяснено в точка 3.5.2.3 по-горе.

(583) Поради това Комисията счете сделката за еквивалентна на опрощаване на дълг и я третира като безлихвено дългово финансиране. Поради това Комисията реши да следва използваната за заемите методология на изчисляване, описана по-горе в раздел 3.4.2. Това означава, че за да се определи ползата, относителният спред между корпоративните облигации с рейтинг AA в САЩ и приложимите корпоративни облигации с рейтинг B в САЩ със същия срок се прилага към публикуваните от КНБ референтни стойности на лихвените проценти, за да се установи пазарен лихвен процент за заемите, който след това бива сравнен с плащания от дружеството действителен лихвен процент.

3.5.3.4.2. *Капиталови инжекции*

а) Групата Geely

1) *Общ коментар*

(584) Комисията установи, че две от дружествата от групата Geely — Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (ZGA) и NHBGAP, по време на разследвания период са получили средства, предоставени от държавни субекти, а именно Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership и BOC Financial assets Investments Co., Ltd., чрез специални видове капиталови инжекции.

(585) Тези средства са били прехвърлени под формата на увеличения на капитала, с които обаче на инвеститорите не са били предоставени автоматично пълни акционерни права. Инвеститорите, въпреки че са прехвърлили средствата, не са получили срещу тях пълни акционерни права, нито каквито и да било лихвени плащания.

(586) Както беше установено при предишни разследвания ([198]), за да компенсира използването на средствата, съответното дружество би прехвърлило част от собствеността на дружеството малко след пристигането на средствата или би регистрирало средствата като дълг. В този случай обаче този вид финансиране всъщност е по-близко до класическия безлихвен заем от акционер за дълъг период от време, отколкото до капиталов инструмент.

(587) С оглед на гореизложените съображения Комисията заключи, че по време на разследвания период тези две свързани дружества чрез дружества, действащи като механизъм за финансиране, са се възползвали от достъп до значително по размер финансиране, за което не са понесли никакви разходи. Тъй като с тази специална форма на вливане на капитал на инвеститорите не се предоставят акционерни права, Комисията счете, че нейният ефект е подобен на този при безлихвен заем.

([198]) Вж. процедурата относно ТСВ, съображения 430—432.

(588) Като използва публично достъпна информация, като например годишни доклади, информация, налична в бизнес указатели или на уебсайтовете на инвеститорите или публично достъпни бази данни, Комисията установи, че инвеститорите, които са предоставили средства на групата Geely, са частично държавна собственост.

(589) Що се отнася до Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Комисията установи, че над 63 % от акциите в крайна сметка са собственост на местните органи на управление и на държавни предприятия. По-конкретно, 99,9 % от акциите са собственост на Dexiang Automobile Industry, 53,72 % от което на свой ред са собственост на Xi'an Xiangji automobile Partnership, което от своя страна е свързано с KINGFAR Group (Xi'an JINGFAR Economic Development Group) — държавно предприятие, собственост на управителния комитет на зоната за икономическо и технологично развитие Xi'an, в което местните органи на управление имат окончателни правомощия за вземане на решения и надзор над дружеството, включително за назначаване на ръководството, решения относно неговия план за стратегическо развитие и инвестиции и за надзор над основните му решения за финансиране. Xi'an Kingfar получава понастоящем държавна подкрепа под формата на вливания на капитал/активи и финансови субсидии в подкрепа на неговата стопанска дейност ([199]). При Dexiang Automobile Industry също 10,6 % са собственост на Yuanxiang automobile Company Ltd., която също е собственост на гореспоменатото държавно предприятие (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) Аналогично Комисията установи, че Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, дружество за рисков капитал на държавните органи на централната провинция Hubei ([200]), е държавно предприятие. Според уебсайта на фонда Yangtze River Industrial Fund същият е включен в списъка на водещите китайски държавни фондове за ориентиране поне от 2017 г. насам. Фокус за фонда са националната стратегия и изграждането на модерни промишлени клъстери в провинция Hubei, които се развиват около стратегически нововъзникващи отрасли, като (наред с други) превозни средства, използващи нови енергийни източници и интелигентни свързани превозни средства, което е ясно доказателство за връзката между управлението на фонда и изпълнението на големи промишлени проекти на ПКНР в провинция Hubei. Сред промишлените му проекти на уебсайта на фонда се споменават Lotus Global Smart Factory Project и проектът Geely Intelligent Network Headquarters ([201]).

(591) Чрез тези фондове ПКНР е прехвърляло средства пряко на групата Geely. Както е обяснено в съображение 582, Комисията установи, че техните действия не следват изцяло пазарна логика и не отразяват действителните пазарни рискове, свързани с разследваните сделки. Вместо това в съответствие с правителствените политики за насърчаване на конкретни отрасли, както беше установено в раздел 3.1 по-горе, тези инвеститори не са действали както би постъпил обичаен пазарен оператор, когато са подкрепяли финансово групата Geely.

(592) Освен това Комисията установи и наличието на формални признаци за държавен контрол върху тези инвеститори. По-специално, при липсата на конкретна информация, която да сочи друго, Комисията прие, че ръководният и надзорният състав в държавните предприятия, които са собственици на разглежданите субекти, се назначава от държавата и отчита дейността си пред нея въз основа на заключенията в раздели 3.5.1.5—3.5.1.8.

(593) Освен това Комисията счете, че това вливане на капитал служи като друга форма на преференциална финансова подкрепа за насърчаваните отрасли. Както е посочено в раздел 3.1, секторът на BEV попада в категорията на насърчаваните и стратегическите отрасли, което го прави допустим за цялата налична финансова подкрепа. Освен това меморандумът относно наличието на достатъчно доказателства ([202])предоставя обширна информация относно фондовете за ориентиране, които са били създадени с цел инвестиране в секторите с висок растеж в Китай, включително BEV. Чрез тези фондове за ориентиране ПКНР прехвърля пряко или непряко средства на китайската промишленост за производство на BEV чрез държавни или подкрепяни от държавата капиталови фондове.

([199]) https://lhratingsglobal.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2023/11/Rating-Report_Xian-Kingfar-EN-20231127.pdf
([200]) https://www.cbinsights.com/investor/yangtze-river-industry-fund
([201]) https://yangtze-fund.com/
([202]) Вж. Меморандум относно наличието на достатъчно доказателства, раздел 3.3.3: *Капиталови инвестиции, финансирани от държавата или стимулирани по друг начин от правителството*.

(594) Беше установено също така, че BOC Financial assets Investments Co., Ltd. е дъщерно дружество, изцяло притежавано от Китайската народна банка. Що се отнася до финансовите институции, участвали във вливането на капитал, Комисията вече установи в раздел 3.4.1.7 по-горе, че всички китайски държавни финансови институции, които са предоставяли финансиране на трите включени в извадката и оказали съдействие групи от производители износители, са публични органи по смисъла на член 2, буква б) във връзка с член 3, параграф 1, буква а), подточка i) от основния регламент. Като алтернатива, Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership and BOC Financial assets Investments Co., Ltd, BOC Financial assets Investments Co., Ltd може да се считат за механизъм за финансиране от страна на ПКНР по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv).

(595) Освен това дори контролираните от държавата субекти и финансови институции да не бъдат счетени за публични органи, Комисията реши, че за тях би била приложима констатацията, че ПКНР ги е упълномощило или им е възложило да изпълняват функции, които обикновено се упражняват от правителството, по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент, по същите причини като изложените в съображение 269. Следователно тяхната дейност във всички случаи би могла да бъде отнесена към ПКНР.

2) *Специфичност*

(596) Комисията счете, че преференциалното финансиране чрез вливане на капитал е специфично по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като инвеститорите са субекти, които извършват дейността си в съответствие с насоките на държавните политики, съгласно които секторът на BEV е определен за насърчаван отрасъл. Във всеки случай наличната информация сочи, че тази субсидия по конкретен повод е предоставена на групата Geely, което я превръща в специфична за предприятието.

3) *Изчисляване на ползата*

(597) Комисията счете, че групата Geely се е възползвала от съществено финансиране чрез вливане на капитал, което е имало ефект, подобен на заемно финансиране при безлихвен процент. Поради това Комисията реши да следва използваната за заемите методология на изчисляване, описана по-горе в раздел 3.5.2. Това означава, че за да се определи ползата, относителният спред между корпоративните облигации с рейтинг AA в САЩ и приложимите корпоративни облигации с рейтинг B в САЩ със същия срок се прилага към публикуваните от КНБ референтни стойности на лихвените проценти, за да се установи пазарен лихвен процент за заемите, който след това бива сравнен с плащания от дружеството действителен лихвен процент.

б) Групата SAIC

(598) В допълнение към преките заеми и други форми на преференциално финансиране SAIC Motor Group Corp. се е възползвало и от средства, предоставени от неговото дружество майка и държавни финансови институции чрез вливане на капитал в подкрепа на проекти за BEV, ИТ проекти, свързани с бизнеса за автомобилно финансиране, проекти, свързани с интелигентни бизнес модели за масова персонализация и с ориентирани към бъдещето технологии и интернет на превозните средства.

1) *Констатации от разследването*

(599) Въз основа на публично достъпна информация Комисията установи, че през 2017 г. SAIC Motor Corporation Limited се е възползвало от вливане на капитал в размер на 15 милиарда юана, предоставени от неговото дружество майка, неговите служители и шест финансови институции ([203]). Въпреки че SAIC Motor Corporation Limited е дружество, регистрирано на фондовата борса, средствата за това вливане на капитал са набрани чрез непублично предлагане, одобрено от CSRC, в което са могли да участват само дружеството майка, служителите и избрани финансови институции.

(600) Както е посочено в съображение 318, няколко дружества от групата SAIC не предоставиха отговори на въпросника. Shanghai Automotive Industry Group, дружеството майка на SAIC Motor Corporation Limited, е едно от дружествата от групата, които не оказаха съдействие. Освен това, както е посочено в раздел по-горе, ПКНР не предостави необходимата информация относно финансовите институции. Поради това при оценката на тази сделка Комисията трябваше да използва наличните факти.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml

(601) Що се отнася до финансовите институции, участвали във вливането на капитал, Комисията вече установи в раздел 3.5.1.8 по-горе, че всички китайски държавни финансови институции, които са предоставяли финансиране на трите включени в извадката и оказали съдействие групи от производители износители, са публични органи по смисъла на член 2, буква б) във връзка с член 3, параграф 1, буква а), подточка i) от основния регламент.

(602) Освен това, дори държавните финансови институции да не се разглеждат като публични органи, Комисията установи въз основа на същата информация, че за тях би била приложима констатацията, че ПКНР ги е упълномощило или им е възложило да изпълняват функции, които обикновено се упражняват от правителството, по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент поради същите причини, които са изложени в раздел 3.5.1.9.

(603) В допълнение към доказателствата, предоставени в предходните раздели, е важно също така да се отбележи, че съгласно Ръководните становища за изграждане на екологична финансова система ПКНР има за цел „активно да подкрепя квалифицираните зелени предприятия да получават финансиране чрез първични публични предлагания и чрез вторични предлагания, активно да подпомага квалифицираните зелени предприятия в усилията им за първични публични предлагания и да помага на регистрираните за борсова търговия зелени предприятия да емитират допълнителни акции чрез вторични предлагания в съответствие с правните процедури ([204])“. Последната точка съответства точно на разглежданата ситуация.

(604) Що се отнася до Shanghai Automotive Industry Group, Комисията можа да установи въз основа на информацията, предоставена от SAIC Motor Corporation Limited, че това дружество е изцяло собственост на SASAC. Комисията обаче не можа да намери публично достъпни финансови отчети или друга значима публична информация за това дружество. Комисията също така не можа да открие инвестиции на дружеството майка в други дружества от групата SAIC. Освен това, въпреки че Shanghai Automotive Industry Group и SAIC Motor Corporation Limited имат различни търговски регистрационни номера, всички търсения в публичните домейни за дружеството майка систематично генерираха резултати за единственото ѝ дъщерно дружество — SAIC Motor Corporation Limited. И на последно място, Комисията отбеляза, че няколко членове на управителния съвет на SAIC Motor Corporation Limited са изпълнявали и подобни функции в управителния съвет на Shanghai Automotive Industry Group. Поради това при липсата на допълнителна информация е разумно да се предположи, че Shanghai Automotive Industry Group е неоперативно фиктивно дружество. Тъй като не бяха открити доказателства за оперативни дейности на равнището на това дружество, които биха изисквали значително финансиране, и тъй като единствената известна инвестиция на дружеството е SAIC Motor Corporation Limited, единственото възможно движение на средства е от пълноправния собственик SASAC към регистрирано на борсата дружество SAIC Motor Corporation Limited. Поради това сделката следва да се разглежда като равностойна на пряко вливане на парични средства от ПКНР в SAIC Motor Corporation Limited.

2) *Полза*

(605) Като следващ етап Комисията анализира дали финансовото участие, предоставено от ПКНР чрез SASAC и чрез няколко финансови институции, е донесло полза на SAIC. Поради на липсата на съдействие от страна на SAIC и ПКНР Комисията трябваше да основе констатациите си на наличните факти съгласно разпоредбите на член 28 от основния регламент.

(606) Съвкупността от доказателства по-горе показа, че мандатът и целта на SASAC и на финансовите институции е да провеждат правителствените политики и планове, включително чрез предоставяне на финансова подкрепа и финансиране за насърчаваните сектори, сред които е и BEV.

(607) Въз основа на доказателствата в досието и в съответствие с член 28 от основния регламент Комисията стигна до заключението, че финансовият принос, предоставен от SASAC и различни финансови институции, е донесъл полза по смисъла на член 3, параграф 2 от основния регламент на групата SAIC, в смисъл че за нея не е било необходимо да получава такова финансиране от други източници и да заплаща съответен пазарен лихвен процент за него.

3) *Специфичност*

(608) Що се отнася до специфичността, както е посочено в съображение 210, съгласно Решение № 40 финансовите институции осигуряват кредитна подкрепа за насърчаваните отрасли.

([204]) Ръководни становища за изграждането на екологична финансова система, издадени от CSRC, № 228 [2016 г.]

(609) Комисията счете, че това вливане на капитал представлява друга форма на преференциална финансова подкрепа за насърчаваните отрасли, като например сектора на BEV. Както е посочено в раздел 3.1 по-горе, секторът на BEV е сред насърчаваните и стратегическите отрасли, поради което отговаря на условията за получаване на всякакви възможни видове финансова подкрепа. Капиталовите инжекции, като форма на финансиране, са част от системата за преференциална финансова подкрепа за насърчаваните отрасли, като например сектора на BEV ([205]).

4) *Изчисляване на размера на субсидията*

(610) При липсата на докладване за това вливане на капитал от страна на групата SAIC, Комисията трябваше да прибегне до наличните факти в съответствие с член 28 от основния регламент, за да определи размера на субсидията, предоставена от финансовия принос на SASAC и различни финансови институции под формата на вливане на капитал. При липсата на съдействие Комисията не можа да обвърже това увеличение на капитала с конкретни активи и да амортизира вливането на капитал за период, еквивалентен на амортизацията на въпросните активи. Поради това Комисията счете това вливане на капитал за равностойно на заем. Ако такова увеличение на капитала е липсвало, дружеството е щяло да бъде принудено да осигури равностойно финансиране на финансовия пазар. Поради това ползата беше изчислена по същия метод като описания в раздел 3.5.2.3.

3.5.4. *Облигации*

(611) Всички включени в извадката групи са се ползвали от преференциално финансиране под формата на облигации.

3.5.4.1. Правно основание/нормативна уредба

— Закон на Китайската народна република за ценните книжа (версия 2014 г.) („Закон за ценните книжа“) ([206]);

— Административни мерки за емитирането и търговията с корпоративни облигации, Постановление на Китайската регулаторна комисия за ценните книжа № 113, 15 януари 2015 г.;

— Наредба за администриране на корпоративните облигации, издадена от Държавния съвет на 18 януари 2011 г.;

— Мерки на Китайската народна банка за администриране на инструментите за дългово финансиране на нефинансовите предприятия на междубанковия пазар за облигации, Наредба на Китайската народна банка [2008 г.] № 12, 9 април 2008 г.;

— Ръководни становища за изграждането на екологична финансова система, издадени от CSRC, № 228 [2016 г.]

— Известие за издаването на каталога на проектите със зелени облигации (издание от 2021 г.), издадено от КНБ, НКРР и CSRC, № 96 [2021], в сила от 1 юли 2021 г.;

— Програма за екологична финансова оценка за банковите финансови институции, издадена от КНБ, в сила от 1 юли 2021 г.;

— Инструмент на паричната политика в подкрепа на проекти за намаляване на въглеродните емисии, издаден от КНБ, 8 ноември 2021 г.;

— Насоки относно оповестяването на информация за околната среда за финансовите институции, издадени от КНБ, 22 юли 2021 г.;

— Инструмент за финансиране със собствен капитал с оглед на околната среда, издаден от КНБ, 22 юли 2021 г.;

— Разяснения по механизмите във връзка с неутралните по отношение на въглеродните емисии облигации, издадени от NAFMII, 18 март 2022 г.;

— Бизнес насоки за нефинансовите предприятия относно инструмента за финансиране на зелени дългове, издадени от NAFMII;

([205]) Вж. Меморандум относно наличието на достатъчно доказателства, раздел 3.3.3: *Капиталови инвестиции, финансирани от държавата или стимулирани по друг начин от правителството*.

([206]) Последно изменен на 28 декември 2019 г. с Президентски указ № 37 (с действие от 1 март 2020 г.).

— Насоки относно емитирането на „зелени“ облигации, издадени от НКРР.

(612) Съгласно нормативната уредба в КНР облигации не могат да се емитират или търгуват свободно. Емисията на всяка облигация трябва да се одобри от различни държавни органи, като КНБ, НКРР или КРКЦК, в зависимост от вида на облигацията и типа на емитента. Освен това съгласно Наредбата за администриране на корпоративните облигации съществуват годишни квоти за емитиране на корпоративни облигации.

(613) Освен това в съответствие с член 16 от Закона за ценните книжа, приложим през РП, публичното предлагане на корпоративни облигации трябва да отговаря на следните изисквания: „целта на използване на средствата е в съответствие с държавната промишлена политика […]“ и „печалбата от публично предлагане на корпоративни облигации се използва само за одобрената цел(и)“. В член 12 от Наредбата за администриране на корпоративните облигации се посочва отново, че предназначението на набраните средства трябва да отговаря на изискванията на промишлената политика на държавата. Емитирането на корпоративни облигации при такива условия е насочено към насърчавани отрасли като сектора на BEV и съответства на практиката на финансовите институции да подкрепят тези отрасли ([207]).

(614) Съгласно член 16, параграф 5 от Закона за ценните книжа „ставката на купона на корпоративните облигации не може да надвишава определената от Държавния съвет ставка на купона“. В допълнение в член 18 от Наредбата за администрирането на корпоративни облигации се предоставят допълнителни подробности, като се посочва, че „лихвеният процент, предлаган за дадена корпоративна облигация, не може да е по-висок от 40 % от преобладаващия лихвен процент, плащан от банките на лица по спестовни депозити с фиксиран срок, съвпадащ със срока до падежа на облигацията“.

(615) Освен това в член 18 от Административните мерки за емитирането и търговията с корпоративни облигации се предвижда, че само определени облигации, отговарящи на строги критерии за качество, като например кредитен рейтинг ААА, могат да бъдат емитирани публично на публични инвеститори или да бъдат емитирани публично на квалифицирани инвеститори и единствено по усмотрение на емитента. Корпоративните облигации, които не отговарят на тези стандарти, могат да бъдат емитирани публично само за квалифицирани инвеститори. Следователно по-голямата част от корпоративните облигации се емитират за квалифицирани инвеститори, които са одобрени от КРКЦК и които са китайски институционални инвеститори.

(616) Освен общоизвестните облигации бяха открити и т. нар. „зелени“ дългови инструменти, които са специфични за настоящото разследване. Съгласно „Известие за издаването на каталога на проектите със зелени облигации“ „под „зелени“ облигации се разбират търгуеми ценни книжа, при които се използват набрани средства специално за подкрепа на „зелени“ отрасли, проекти или икономически дейности, които отговарят на определени условия, като същите се емитират в съответствие с правни процедури ..., сред които — но не само — „зелени“ финансови облигации, „зелени“ корпоративни облигации, „зелени“ облигации на предприятия, инструменти за финансиране на „зелен“ дълг и „зелени“ обезпечени с активи ценни книжа“. Следователно тези дългови инструменти могат да бъдат емитирани само от дружества, осъществяващи определени промишлени дейности, изброени в каталог на зелените промишлени дейности. Производството и продажбата на превозни средства, използващи нови енергийни източници, както и на ключови компоненти за тях, са едни от тях.

(617) Дълговите инструменти за „зелен“ дълг позволяват на дружествата да набират средства при преференциални лихвени проценти. В съответствие с „Програма за екологична финансова оценка за банковите финансови институции“ на КНБ китайските банки трябва да използват такива дългови инструменти за „зелен“ дълг, за да достигнат определен праг в базата си от финансови активи, който ще им помогне да получат положителна оценка на резултатите им от страна на банковия регулаторен орган. Освен това съгласно „Инструмент на паричната политика в подкрепа на проекти за намаляване на въглеродните емисии“ на КНБ финансовите институции трябва да предоставят на дружествата финансиране в подкрепа на екологосъобразните промишлени дейности от горепосочения каталог при преференциални лихвени проценти, близки до равнището на преференциалния лихвен процент в страната. В замяна Китайската народна банка предлага на банките преференциални лихвени проценти за рефинансиране за изплатените „зелени“ средства ([208]).

(618) Въпреки че правната и регулаторната уредба на този алтернативен източник на средства беше ясно идентифицирана, ПКНР отказа да предостави каквато и да е информация в това отношение. Поради това констатациите се основаха на наличните факти съгласно член 28 от основния регламент.

([207]) Вж. процедурата относно КОВ, съображения 400 и 401.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

(619) Производителите на BEV са използвали два вида инструменти за „зелен“ дълг, т.е. „зелени“ облигации и „зелени“ ценни книжа, обезпечени с активи (ABS). По същество ABS са „зелени“ облигации с активи като обезпечение. Те представляват „преопаковане“ на заеми за автомобили, предоставени на физически лица и лизингови дружества, като обезпечение за емитиран на пазара на облигации обезпечен с активи дългов инструмент, за който се прилага определен лихвен процент. Тази система позволява на производителите на BEV да заместят средносрочните вземания по заеми за автомобили с ликвидни средства, които са непосредствено на разположение, и по този начин да финансират авансово кредитната си дейност много изгодно, тъй като лихвените проценти, плащани по ABS, са много по-ниски от лихвените проценти, начислявани на техните клиенти за заемите за автомобили.

(620) Освен това като насърчаван отрасъл съгласно „Каталога с насоки за промишленото преструктуриране“ секторът на BEV има право на кредитна подкрепа от финансови институции въз основа на Решение № 40. Фактът, че облигациите, емитирани от включените в извадката дружества, имат нисък лихвен процент, т.е. близък до или под LPR, е ясен признак, че финансовите институции, които са основните инвеститори в тези облигации, са задължени да предоставят „кредитна подкрепа“ на тези дружества и при вземането на решение за инвестиция или финансиране вземат предвид съображения, различни от търговските, като например целите на държавната политика. Несъмнено инвеститор, действащ при пазарни условия, ще бъде по-чувствителен към финансовата възвръщаемост на инвестициите и вероятно няма да инвестира в корпоративни облигации с много нисък лихвен процент. Това важи особено много за финансовите институции, тъй като възвръщаемостта на тези облигации е близка до или по-ниска от процента, при който самите те могат да получат средства от други финансови институции. Освен това заключенията на Комисията относно финансовото състояние на трите групи производители износители в раздел 3.5.2.3 по-горе по отношение на техните профили на ликвидност и платежоспособност показват също, че инвеститорите, осъществяващи дейност в пазарни условия, не биха инвестирали във финансови инструменти, като облигациите на тези групи, които предлагат ниска финансова възвръщаемост, докато емитентът представлява висок риск по отношение на ликвидността и платежоспособността. Следователно според Комисията такава инвестиция биха направила само инвеститори, чиято мотивация е различна от финансова възвръщаемост на техните инвестиции, като например спазване на правното задължение за предоставяне на финансиране на дружествата в насърчаваните отрасли.

3.5.4.2. Финансови институции, действащи като публични органи

(621) Съгласно Анализа на китайския пазар на облигации на Bloomberg от 2022 г. облигациите, регистрирани на междубанковия пазар на облигации, представляват 88 % от общия търгуван обем на облигации ([209]). Според същия анализ повечето инвеститори са институционални, включително финансови институции. По-специално търговските банки представляват 57 % от инвеститорите, а стратегическите банки са 3 % ([210]). Поради това инвеститорите, които купуват облигации, са главно китайски банки, включително държавни банки.

(622) Въз основа на горепосоченото Комисията счита, че съществува съвкупност от потвърждаващи доказателства, според които основна част от инвеститорите в корпоративни облигации, емитирани от включените в извадката дружества, са финансови институции, които имат законово задължение да предоставят кредитна подкрепа на производителите на BEV.

(623) Както е посочено в съображение 612, в член 16 от Закона за ценните книжа и в член 12 от Наредбата за администрирането на корпоративни облигации се изисква публичното предлагане на корпоративните облигации да съответства на промишлената политика на държавата. Вследствие на това облигациите могат да бъдат емитирани само за цели, които отговарят на целите на планирането на ПКНР по отношение на насърчаваните отрасли, както е разяснено в съображение 619. Институционалните инвеститори, които, както е посочено в съображение 620, са в голямата си част търговски банки и стратегически банки, трябва да следват насоките на политиката, определени в Решение № 40, които заедно с Каталога с насоки за промишленото преструктуриране предвиждат специфично третиране на определени проекти в рамките на някои насърчавани отрасли, като например сектора на BEV. Благоприятното третиране на всички включени в извадката групи е довело до решението да се инвестира в облигации, емитирани при лихвен процент, който не отразява пазарните критерии.

(624) Освен това, както е посочено в раздел 3.5.1.1 по-горе, финансовите институции се характеризират със силно държавно присъствие и ПКНР има възможността да упражнява значителен контрол върху тях. Общата нормативна уредба, в която действат тези финансови институции, е приложима и към облигациите. Освен това за „зелените“ облигации има допълнителна подробна регулаторна уредба.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, стр. 15,
([210]) Пак там, стр. 33.

(625) В раздел 3.5.1.1 по-горе Комисията стигна до заключението, че държавните финансови институции са публични органи по смисъла на член 2, буква б) във връзка с член 3, параграф 1, буква а), подточка i) от основния регламент и че във всеки случай ПКНР ги е упълномощило или им е възложило да изпълняват функции, които обикновено се упражняват от правителството по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент. В раздел 3.5.1.9 по-горе Комисията заключи, че правителството също упълномощава и възлага функции на частни финансови институции.

(626) Комисията потърси и конкретни доказателства за упражняването на значителна степен на контрол въз основа на конкретни емисии облигации. За целта тя разгледа общата нормативната уредба, както е посочено по-горе в съображения 611—619, заедно с конкретните констатации от разследването.

(627) Комисията установи, че облигациите са емитирани при лихвен процент под нивото, което е следвало да се очаква предвид финансовото състояние на дружествата и положението им по отношение на кредитния риск, който включително е под безрисковия референтен лихвен процент, публикуван от НМЦФ, както е посочено в съображение 632 по-долу.

(628) На практика лихвените проценти по облигациите се влияят от кредитния рейтинг на дружеството подобно на заемите. Комисията обаче заключи в съображение 481, че местният пазар на кредитни рейтинги е засегнат от нарушения и кредитните рейтинги не са надеждни.

(629) С оглед на гореизложените съображения Комисията стигна до заключението, че китайските финансови институции са следвали определените в Решение № 40 и в съответните насоки, отнасящи се до „зелените“ облигации, стратегически инструкции, като са предоставяли преференциално финансиране на дружествата, принадлежащи към насърчаван отрасъл, и по този начин са действали или като публични органи по смисъла на член 2, буква б) от основния регламент, или като органи, които са упълномощени, или на които е възложено от правителството да изпълняват определени функции по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент.

(630) Като са организирали емитирането на облигации с лихвен процент под пазарния лихвен процент, съответстващ на действителния рисков профил на емитента, както беше установено в раздел 3.5.2.3 по-горе, и като са приели да инвестират в такива облигации, финансовите институции са осигурили полза за включените в извадката производители.

3.5.4.3. Специфичност

(631) Комисията счете, че преференциалното финансиране чрез облигации е специфично по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като облигации не могат да бъдат емитирани без одобрение от държавните органи, а Законът за ценните книжа гласи, че емитирането на облигации трябва да отговаря на промишлените политики на държавата. Както вече беше посочено в съображения 439 и 619, секторът на BEV се разглежда като насърчаван отрасъл в Каталога с насоки за промишленото преструктуриране.

(632) Освен това, що се отнася конкретно до „зелените“ облигации, те могат да бъдат емитирани само от дружества, осъществяващи определени промишлени дейности, изброени в каталог на зелените промишлени дейности.

3.5.4.4. Изчисляване на размера на субсидията

(633) Тъй като облигациите са по същество друг вид дългов инструмент, подобен по принцип на заемите, и използваната за заемите методология за изчисляване вече се базира на кошница от облигации, Комисията реши да следва методологията за изчисляване за заемите, описана в раздел 3.5.2.3. по-горе. Това означава, че за да се определи ползата, относителният спред между корпоративните облигации с рейтинг AA в САЩ и корпоративните облигации с рейтинг B в САЩ със същия срок се прилага към преференциалния лихвен процент на КНБ, за да се установи пазарен лихвен процент за облигациите, който след това бива сравнен с плащания от дружеството действителен лихвен процент.

(634) Както е отбелязано в съображение 378, беше установено, че поне едно дружество от групата Geely е издало ABS, приложими през РП, но групата не е предоставила информация за това. За това дружество изчисляването на размера на субсидията се основаваше на информацията, която е обществено достояние, а именно тази, предоставена на инвеститорите на фондовите борси, и ползата, установена при другата оказала съдействие група, включена в извадката.

(635) Както е подчертано в съображение 329, няколко свързани дружества от групата SAIC не предоставиха отговори на въпросника. Такъв по-специално е случаят с няколко дружества от групата, специализирани във финансови дейности. За тези дружества изчисляването на размера на субсидията се основава на информацията относно сумите, началната и крайната дата и лихвените проценти по облигациите, която се съдържа или в публично достъпните финансови отчети, или в информация, издадена за инвеститорите на фондовите борси.

3.5.4.5. Заключение относно преференциалното финансиране: други видове финансиране

(636) Комисията установи, че всички включени в извадката групи производители износители са се ползвали от преференциално финансиране под формата на кредитни линии, менителници с банков акцепт и облигации. Предвид наличието на финансово участие, полза за производителите износители и специфичност Комисията счете тези видове преференциално финансиране за подлежаща на изравняване субсидия.

(637) Процентът на субсидиране, установен във връзка с преференциалното финансиране, описано по-горе, през разследвания период за включените в извадката групи от дружества, е, както следва:

Преференциално финансиране: други видове финансиране

Наименование на дружеството	Процент на субсидиране
Групата BYD	3,60 %
Групата Geely	3,30 %
Групата SAIC	8,27 %

3.6. **Програми за отпускане на безвъзмездни средства**

(638) Комисията установи, че и трите включени в извадката групи дружества са се възползвали от различни програми за отпускане на безвъзмездни средства.

3.6.1. *Пряко отпускани безвъзмездни средства (парични)*

(639) Само една от включените в извадката групи износители — групата BYD — предостави съответната информация за безвъзмездните средства, получени през разследвания период. Другите две включени в извадката групи износители не предоставиха правно основание за получените безвъзмездни средства и поради това изчисляването на размера на субсидията, свързана с пряко отпуснатите безвъзмездни средства (парични), които тези групи износители са получили, се основаваше на наличните факти в съответствие с член 28 от основния регламент.

(640) Безвъзмездните средства, получени от групата BYD, са във връзка с технологии, иновации и развитие, закупуване на дълготрайни активи, промишлена подкрепа и насърчаване, както и парични награди за труд, данъчно облагане и различни други цели.

а) Правно основание

(641) Безвъзмездните средства за групата BYD са предоставяни от органите на държавното управление на национално равнище или на равнище провинция, град, окръг и всички те изглежда са били специфични за групата или за съответното географско място или вид отрасъл. Не бяха посочени конкретните законодателни актове, въз основа на които са предоставени тези ползи — ако изобщо има правно основание за това. В някои случаи обаче за всички безвъзмездни средства на Комисията беше представено копие от издаден от съответния държавен орган документ, съпровождащ отпускането на средствата (наричан „известието“).

б) Констатации

(642) Предвид големия брой безвъзмездни средства, които Комисията откри във финансовите отчети на групата BYD, в настоящия регламент е представено само обобщение на основните констатации. В специалното оповестяване за групата BYD на същата бяха представени доказателства за наличието на множество субсидии под формата на безвъзмездни средства и за факта, че те са били отпуснати от различните нива на ПКНР.

(643) По отношение на другите две включени в извадката групи износители Комисията установи, че в отговорите си на въпросника те са посочили само общия размер на получените безвъзмездни средства, като са направили разграничение между безвъзмездни средства, свързани с приходите, и безвъзмездни средства, свързани с активите, и не са пожелали да предоставят по-подробна разбивка и правното основание за различните безвъзмездни средства, които са получили.

(644) Комисията установи, че измежду инструментите, чрез които ПКНР насочва развитието на сектора на BEV, са и преките държавни субсидии. Тези субсидии се потвърдиха и от публично достъпните годишни доклади на включените в извадката производители износители и по време на контролните посещения на място и са били въведени като други приходи или като приходи за бъдещи периоди във финансовите отчети на производителите износители.

в) Заключение

(645) Посочените безвъзмездни средства са представлявали субсидии по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка i) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като е извършено прехвърляне на средства (безвъзмездни средства) от ПКНР на включените в извадката групи дружества и по този начин е предоставена полза.

(646) По-голямата част от тези средства е осчетоводена като правителствени субсидии в отчетите на включените в извадката групи износители. Подробната информация за тези безвъзмездни средства, предоставени на групата BYD, беше счетена от Комисията за доказателство за наличието на субсидия, с която е предоставена полза.

(647) Комисията направи оценка на всички безвъзмездни средства, получени от групата BYD, и установи, че не всички са специфични за производството на BEV. Безвъзмездните средства, свързани с технологии, закупуване на трайни активи и с промишлена подкрепа и насърчаване бяха счетени за специфични по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) и член 4, параграф 3 от основния регламент предвид това, че от документите, представени от групата BYD, е видно, че тези безвъзмездни средства са ограничени само до определени дружества и отрасли, като сектора на BEV, или до конкретни проекти в някои региони.

(648) Освен това тези безвъзмездни средства не отговарят на изискванията за липса на специфичност, предвидени в член 4, параграф 2, буква б) от основния регламент, тъй като условията за допустимост и действителните критерии за подбор за допустимите предприятия не са прозрачни, нито обективни и не се прилагат автоматично.

(649) Тъй като другите две включени в извадката групи износители не предоставиха подробна информация относно получените от тях безвъзмездни средства, Комисията основа констатациите си на член 28 от основния регламент и стигна до заключението, че всички безвъзмездни средства, получени от тези групи, са специфични и свързани с производството на разглеждания продукт.

г) Изчисляване на размера на субсидията

(650) Ползата бе изчислена като сумата, получена или разпределена през разследвания период, със съответната амортизация за полезния живот на дълготрайния актив, за който се отнасят безвъзмездни средства, получени преди разследвания период.

(651) Установените проценти на субсидиране за всички безвъзмездни средства, предоставени през разследвания период на включените в извадката производители износители, са, както следва:

Безвъзмездни средства

Наименование на дружеството	Процент на субсидиране
Групата BYD	0,61 %
Групата Geely	2,31 %
Групата SAIC	8,56 %

3.6.2. *Политика на фискални субсидии за популяризиране и използване на схемата за превозни средства, използващи нови енергийни източници*

(652) При разследването беше установено, че ПКНР — както на централно, така и на регионално равнище — е прехвърляло средства на производителите на BEV под формата на парични плащания за единица BEV, продадени в Китай, в пряка полза на производителите на BEV. Това е пряко прехвърляне на средства към производителите на BEV на база продажбите им в Китай.

(653) Схемата се прилага за превозни средства, използващи нови енергийни източници (NEV), в т.ч. BEV, продавани на вътрешния пазар. Размерът на паричните плащания се определя на равнището на централното правителство и варира в зависимост от периода, през който са извършени продажбите, и вида NEV (например електрически превозни средства с акумулаторни батерии или хибридни електрически превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа).

(654) Програмата е ограничена до продажбите на моделите NEV, изброени в каталог, публикуван от ПКНР. За да получат плащания, производителите на BEV трябва всяка година да представят подробен доклад за реализацията заедно с подробна информация за продажбите си от предходната година. Докладът включва фактури за продажба, технически спецификации на продуктите и данни за регистрацията на превозните средства. След представянето му съответните органи на различните равнища на управление проверяват предоставените данни. След това средствата се прехвърлят на производителите.

а) Правно основание

(655) Правното основание за тази програма е Известието относно политиките за финансова подкрепа за насърчаване и използване на превозни средства, използващи нови енергийни източници от 2016 г. до 2020 г. ([2015 г.] № 134), което е преразгледано с Известието на Министерството на финансите за адаптиране на политиката на фискалните субсидии за популяризиране и използване на превозни средства, използващи нови енергийни източници ([2016 г.] № 958), а след това изменено и с Известието относно политиките за фискални субсидии за подобряване на популяризирането и използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници ([2020 г.] № 86) и Известието относно политиката на фискални субсидии за популяризиране и използване на превозни средства, използващи нови енергийни източници от 2022 г. ([2021 г.] № 466).

б) Констатации от разследването

Намерение от страна на ПКНР да подпомага пряко националната промишленост за производство на BEV

(656) Противно на твърдението на ПКНР и други страни, че предназначението на тази субсидия е било да подпомогне потребителите, разследването установи, че целта ѝ е била да се увеличат продажбите на местните производители чрез плащания от държавните ресурси. Програмата е създадена, за да насърчава развитието на сектора на NEV и е специално насочена към производителите на NEV (а не към потребителите).

(657) Основната цел на тази схема за субсидиране е била да се насърчи ускореното развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, включително промишлеността за производство на BEV. В Известието относно политиката за финансова подкрепа за популяризирането и използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници за 2016—2020 г. се посочва, че: „За да се запази приемствеността в политиките и да се насърчи ускореното развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, Министерството на финансите, Министерството на науката и технологиите, Министерството на промишлеността и информационните технологии и Националната комисия за развитие и реформи (наричани по-долу „четирите министерства и комисии“) ще продължат да прилагат политики за субсидиране за популяризиране и използване на превозни средства, използващи нови енергийни източници, в периода 2016—2020 г. в съответствие с изискванията на Ръководните становища на канцеларията на Държавния съвет за ускоряване на популяризирането и използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници“ (Guobanfa [2014 г.] № 35). В по-късните изменения и допълнения се съдържат подобни формулировки ([211]).

(658) Производителите на NEV, а не потребителите, са в центъра на политиката за фискални субсидии. Адресати на програмата са производителите на NEV; те са тези, които трябва да отговорят на изискванията, за да получават плащания; те трябва да предоставят информация за своя процес на производство и продажба. Това включва представянето на доклади за изчисляването на средствата от предходната година, както и подробности за продажбите на продукти, операциите, включително фактурите за продажба, техническите параметри на изделията и информация за регистрацията на превозните средства. Освен това те са били насърчени да разработят платформи за мониторинг и контрол, за да могат да докладват тази информация.

(659) Производителите на NEV (заедно с местните органи на управление) са били и преките адресати на механизъм за санкции в случай на измама, а правната уредба предвижда, че действия трябва да се предприемат пряко срещу дружествата производители, които получават субсидиите чрез незаконни средства.

([211]) Известие на Министерството на финансите за адаптиране на политиката на фискалните субсидии за популяризиране и използване на превозни средства, използващи нови енергийни източници (Caijian [2016 г.] № 958), Известието относно политиките за фискални субсидии за подобряване на популяризирането и използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници (Caijian [2020 г.] № 86) и Известие относно политиките за фискални субсидии за популяризиране и използване на превозни средства, използващи нови енергийни източници през 2022 г. (Caijian [2021 г.] № 466).

(660) И на последно място, основните причини за прекратяването на програмата след 31 декември 2022 г. са били свързани с развитието на промишлеността за производство на NEV в Китай. ПКНР признава ([212]), че е взело решение да прекрати програмата, когато е заключило, че китайската промишленост за производство на NEV е достигнала подходящо равнище на развитие и мащаб.

(661) Освен това фактът, че програмата е била ограничена до произведените в страната NEV, показва, че целта на програмата е била да се развие производството, а не потреблението на BEV. Комисията установи, че няма вносни превозни средства, които да са се ползвали от тази схема. От ПКНР беше изрично поискано да предостави информация относно степента, в която вносните BEV са се ползвали от схемата през целия ѝ срок на действие. ПКНР заяви, че вносните BEV са отговаряли на условията за участие в програмата, но призна, че тази субсидия никога не е била предоставяна на дружества вносители или на чуждестранни производители. На практика ПКНР не можа да демонстрира съществуването на процедура, чрез която чуждестранните производители или вносители да искат и получават средства в рамките на политиката за фискални субсидии. Освен това според наличната информация ([213]) NEV могат да бъдат субсидирани само ако батерията им е произведена от китайско дружество. В резултат на това се стигна до заключението, че полза от тази програма са получили само производителите на BEV в Китай и тя е била разработена единствено за тях.

Продължителност на програмата, роля на местните власти и разработени паралелни програми

(662) Както беше обяснено в съображения 641—659, продадените след 31 декември 2022 г. NEV вече не отговарят на условията на политиката за фискални субсидии. Разследването обаче установи, че производителите на BEV са продължили да се възползват от тази схема за субсидиране през разследвания период и ще продължат да се възползват от средства, получени по тази схема, за дълъг период от време след разследвания период.

(663) Например прехвърлянето на средства за всички отговарящи на условията BEV, продадени и регистрирани през 2020 г., е извършено едва в края на 2023 г. Разследването също така разкри, че през разследвания период на включените в извадката производители износители са били прехвърлени средства за автомобили, продадени през 2018 г. Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на BEV ще продължат да се възползват от прякото прехвърляне на парични средства по тази схема през годините след разследвания период.

(664) Освен това разследването разкри, че местните власти, под прякото или косвеното ръководство на ПКНР, са създали голям брой подобни програми, някои от които са много сходни с националната схема. Всички тези местни инициативи имат обща цел за стимулиране на производството на BEV, която ще доведе до постоянна подкрепа за китайските производители на BEV.

в) Полза

(665) През РП производителите на BEV са се възползвали от преки парични плащания от ПКНР на база на докладваните от тях продажби.

(666) Включените в извадката производители и ПКНР заявиха, че субсидията е била в подкрепа предимно на потребителите, а не на производителите, тъй като производителите, твърдят те, ще прехвърлят субсидиите на потребителите от името на правителството при продажбата на превозните средства. Съгласно тази схема, когато производителите на BEV продават превозно средство, използващо нови енергийни източници, дружеството определя с клиента цена за него. Според твърденията платената от клиента цена е резултат от приспадането на размера на субсидията от теоретична базова цена, определена от дружеството. Приспадането следва да отчита размера на субсидията. В този смисъл клиентът следва да плати намалена цена, за която впоследствие дружеството получава компенсация от правителството.

(667) Въпреки предполагаемото намерение да се облагодетелстват потребителите в действителност ПКНР е прехвърляло пряко фондове под формата на парични средства на производителите на BEV на база тяхната икономическа дейност и докладвани минали продажби. Това недвусмислено представлява ясен стимул за производството на BEV и е донесло осезаема полза за производителите.

([212]) Съгласно Известието относно политиката на фискални субсидии за популяризиране и използване на превозни средства, използващи нови енергийни източници през 2022 г. (Cai Jian [2021 г.] № 466),

([213]) Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries [Защо китайско дружество доминира на пазара на батерии за електроавтомобили], New York Times, 22 декември 2021 г. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Освен това разследването разкри, че наличието или липсата на субсидия не е в пряка зависимост с крайната цена, начислявана на потребителите. Субсидията не е оказала осезаемо въздействие върху цената, начислявана на потребителите преди и след премахването на субсидията.

(669) Налице са доказателства, че цените за потребителите за представителни модели са останали стабилни или дори са спаднали и в трите включени в извадката дружества след официалното приключване на програмата „Политика за фискални субсидии“ през декември 2022 г. Ако по време на срока на действие на схемата цените на продадените през 2022 г. превозни средства са били намалени с размера на субсидията, цените на тези превозни средства е трябвало да се увеличат със същия размер през януари 2023 г., когато превозното средство вече не е отговаряло на условията за получаване на субсидията.

(670) Случило се обаче обратното. Цените на тези модели или са останали непроменени, или постепенно са спаднали през останалата част от разследвания период. Следователно субсидията през 2022 г. не е облагодетелствала потребителите по отношение на получаването на по-ниски цени. Вместо това производителите са определили цени, които са им позволили да получат пълната субсидия.

(671) Освен това разследването установи, че ПКНР не е приложило никакви мерки, за да гарантира, че ползите от субсидията са били прехвърлени на клиентите и определянето на цените е оставено на преценката на производителите. Следователно чрез създаването и функционирането си тази схема е имала за цел да облагодетелства производителите на NEV.

(672) Поради разминаването във времето между продажбата на BEV и отпускането на държавни средства, което производителите не са в състояние да прогнозират, несигурността по отношение на момента на изплащане може да бъде до четири години. Следователно ползата за производителите се материализира напълно, когато окончателно бъдат получени плащанията.

г) Специфичност

(673) Субсидията е специфична, тъй като е насочена само към промишлеността за производство на NEV, в т.ч. промишлеността за производство на BEV. Освен това измежду производителите на BEV полза от тази програма са получили само производителите на BEV в Китай и тя е била разработена единствено за тях.

д) Заключение

(674) Комисията счете, че „Политика за фискални субсидии“ представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка i) от основния регламент, тъй като е налице финансово участие под формата на пряко прехвърляне на средства, чрез което се предоставя полза на съответното дружество.

е) Изчисляване на размера на субсидията

(675) Субсидията е била предоставяна на база количеството BEV, продадени в Китай. Размерът на ползата през разследвания период беше изчислен въз основа на плащанията, получени за BEV по тази схема от включените в извадката производители през разследвания период.

(676) Процентът на субсидиране, установен по отношение на тази схема през разследвания период за включените в извадката производители износители, е, както следва:

Наименование на дружеството	Процент на субсидиране
Групата BYD	2,18 %
Групата Geely	2,14 %
Групата SAIC	2,28 %

3.7. **Предоставяне от страна на правителството на стоки и услуги срещу по-ниско от адекватното възнаграждение (ПНАВ)**

3.7.1. *Предоставяне от страна на правителството на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение*

(677) Всички земи в КНР са собственост или на държавата, или на колективни образувания, съставени от села или градове; едва след това законното или равностойно право на собственост върху земята може да бъде отстъпено или предоставено на корпоративни или частни собственици. Всички поземлени парцели в урбанизираните територии са собственост на държавата, а в селските райони — на съответните села или градове.

(678) В съответствие с Конституцията на КНР и със Закона за земята дружествата и частните лица обаче могат да закупят „права за ползване на земя“ (ППЗ). За промишлените терени срокът на договора обикновено е 50 години, като може да бъде подновен за още 50 години.

а) Правно основание/нормативна уредба

(679) Предоставянето на правото на ползване на земя в Китай е уредено със Закона за управление на земята на Китайската народна република ([214]). Освен това част от правното основание са и следните документи:

1) Закон за собствеността на Китайската народна република (Постановление № 62 на Председателя на Китайската народна република) ([215]);

2) Закон за управление на земята на Китайската народна република (Постановление № 28 на Председателя на Китайската народна република) ([216]);

3) Закон на Китайската народна република за управление на градската недвижима собственост (Постановление на Председателя на Китайската народна република № 29) ([217]);

4) Временен правилник на Китайската народна република относно предоставянето и прехвърлянето на правото за ползване на държавна земя в градските райони (Постановление № 55 на Държавния съвет на Китайската народна република) ([218]);

5) Правилник за прилагането на Закона за управление на земята на Китайската народна република (Постановление на Държавния съвет на Китайската народна република [2014] № 653) ([219]);

6) Разпоредби за предоставяне на право за ползване на държавна земя за целите на строителството чрез покани за представяне на оферти, тръжни процедури и състезателни процедури (Известие № 39 на КРКЦК) ([220]); както и

7) Известие на Държавния съвет относно въпросите, свързани със засилването на контрола върху земята (Guo Fa (2006 г.) № 31) ([221]).

б) Констатации от разследването

(680) Съгласно член 10 от „Разпоредби за предоставяне на право за ползване на държавна земя за целите на строителството чрез покани за представяне на оферти, тръжни процедури и състезателни процедури“ местните органи определят цените на земята по система за оценка на земите в градските райони, която се актуализира веднъж на три години, и в съответствие с държавната промишлена политика.

(681) При предишни разследвания ([222]) Комисията установи, че плащаните за ППЗ цени в КНР не са представителни за пазарната цена, определена от търсенето и предлагането на свободния пазар, тъй като беше установено, че тръжната система е неясна, непрозрачна и на практика неработеща, а цените се определят от органите произволно. Както се посочва в предходното съображение, органите определят цените съгласно системата за оценка на земите в градските райони, която ги задължава наред с други критерии при определянето на цените на промишлените терени да се съобразяват с промишлената политика.

(682) При настоящото разследване не бяха установени значителни промени в това отношение. Комисията установи например, че повечето от включените в извадката групи дружества са получили своите ППЗ за цена, която е същата като предложената от местните органи в тръжна процедура.

([214]) Вж. Закона за управление на земята на КНР от 25 юни 1986 г., изменен, на разположение на адрес: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.
([215]) Вж. Закона за собствеността на КНР от 16 март 2007 г., на разположение на адрес: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.
([216]) Вж. Правилник за прилагането на Закона за управление на земята на КНР от 27 декември 1998 г., изменен, на разположение на адрес: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.
([217]) Вж. https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.
([218]) Вж.https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.
([219]) Вж. https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.
([220]) Вж. https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbdfb.html?keyword=%E5%9B%BD%E6%9C%89%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E7%94%A8%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%9D%83.
([221]) Вж. https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.
([222]) Вж. процедурата относно ГВПП — съображения 295—299, процедура относно гумите — съображения 488—490, процедура относно ТСВ — съображения 500—502, процедура относно КОВ — съображения 541—543, процедура относно АКФ — съображения 540—548.

(683) Горепосочените доказателства противоречат на твърденията на ПКНР, че цените, заплащани за ППЗ в КНР, са представителни за пазарната цена, определена от търсенето и предлагането на свободния пазар.

в) Заключение

(684) Констатациите от настоящото разследване показват, че ситуацията по отношение на придобиването на ППЗ в КНР е непрозрачна, а цените са определяни от органите произволно.

(685) Поради това предоставянето на права за ползване на земя от страна на ПКНР следва да се счита за субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iii) и член 3, параграф 2 от основния регламент под формата на предоставяне на стоки, с което се реализира полза от дружествата получатели. Както е разяснено в съображения 676—679 по-горе, в КНР няма работещ пазар на земя и при използването на външна референтна стойност (вж. съображение 688 по-долу) се установи, че цените, заплащани за права за ползване на земя от включените в извадката производители износители, са много под нормалната пазарна цена.

(686) По отношение на преференциалния достъп до промишлени терени за дружества от определени отрасли Комисията отбеляза, както беше посочено в съображение 680 по-горе, че при определяне на цената местните органи трябва да се съобразяват с държавната промишлена политика. В рамките на тази промишлена политика секторът за производство на BEV е определен за насърчаван отрасъл. Освен това съгласно Решение № 40 на Държавния съвет публичните органи вземат предвид Каталога с насоки за промишленото преструктуриране и промишлената политика при предоставянето на земя. В член XVIII от Решение № 40 недвусмислено се посочва, че отраслите, включени в категорията „ограничавани“, нямат право да придобиват права за ползване на земя. От това следва, че субсидията е специфична съгласно член 4, параграф 2, букви а) и в) от основния регламент, тъй като преференциалното предоставяне на земя е ограничено само за дружества от определени отрасли, в случая сектора на BEV, а установените от правителството практики в тази област са неясни и непрозрачни.

г) Изчисляване на размера на субсидията

(687) Както при предишни разследвания ([223]) и в съответствие с член 6, буква г), подточка ii) от основния регламент като външна референтна стойност бяха използвани цените на земята в отделната митническа територия Тайван, Пенгу, Кинмен и Матцу („Китайски Тайпе“) ([224]). Ползата за получателите се изчислява, като се вземе предвид разликата между средствата, действително платени за правата за ползване на земя от всеки от включените в извадката производители износители (т.е. действително платената цена, посочена в договора, а когато е приложимо — посочената в договора цена, намалена с размера на сумите, възстановени от органите на местно управление/размера на безвъзмездните средства), и средствата, които обичайно би трябвало да се платят на базата на референтната стойност за Китайски Тайпе.

(688) Комисията счита стойността за Китайски Тайпе за подходяща външна референтна стойност по следните причини:

— сравнимото равнище на икономическото развитие, БВП и икономическата структура в Китайски Тайпе и в по-голямата част от провинциите и градовете в КНР, където са установени оказалите съдействие производители износители;

— географската близост на КНР и Китайски Тайпе;

— високата степен на развитие на промишлената инфраструктура в Китайски Тайпе и в много от провинциите в КНР;

— силните икономически връзки и трансграничната търговия между Китайски Тайпе и КНР;

— високата гъстота на населението в много от провинциите в КНР и в Китайски Тайпе;

— сходството между вида на земята и сделките, използвани за формиране на съответната референтна стойност в Китайски Тайпе, и тези в КНР; както и

— общите демографски, езикови и културни характеристики на Китайски Тайпе и КНР.

([223]) Вж. процедурата относно гумите, процедурата относно ТСВ, процедурата относно КОВ и процедурата относно АКФ.

([224]) Потвърдено от Общият съд с Решение на Общия съд от 11 септември 2014 г. по дело T-444/11, Gold East Paper и Gold Huacheng Paper/Съвет, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) При методологията, приложена при предишни разследвания ([225]), Комисията използва средната цена на земята на квадратен метър в Китайски Тайпе, коригирана спрямо инфлацията и промяната на БВП от датите на съответните договори за ППЗ. Информацията във връзка с цените на промишлените терени към 2013 г. бе взета от уебсайта на индустриалната служба на Министерството на икономическите въпроси на Тайван ([226]). За предходните години цените бяха коригирани при използване на стойностите за инфлацията и промяната на БВП на глава от населението по текущи цени в щатски долари в Китайски Тайпе, публикувани от МВФ за 2013 г.

(690) Процентът на субсидиране, установен по отношение на тази субсидия през разследвания период за включените в извадката производители износители, е, както следва:

Наименование на дружеството	Процент на субсидиране
Групата BYD	1,20 %
Групата Geely	0,84 %
Групата SAIC	0,67 %

3.7.2. *Държавни доставки на акумулаторни батерии и ключови материали за влагане за производството на акумулаторни батерии (а именно литиев железен фосфат) срещу по-ниско от адекватното възнаграждение*

а) Увод

(691) В меморандума относно наличието на достатъчно доказателства Комисията установи, че изглежда съществуват голям брой конкретни планове, чрез които ПКНР или местните органи на управление предоставят целенасочена подкрепа за разработването на суровини и материали за влагане за BEV, както и за акумулаторните батерии. Доказателствата, съдържащи се в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, показаха, че ПКНР е създало рамка, при която се подкрепят всички равнища на веригата на промишлеността за производство на BEV — от добива на ключови суровини за производството на материали за влагане до материалите в средата на веригата и крайния продукт, с оглед на бързото и силно развитие на промишлеността за производство на BEV. Това беше потвърдено от анализа, извършен от Комисията, който показва, че ПКНР разглежда доставчиците на суровини нагоре по веригата и доставчиците на акумулаторни батерии като част от по-широка рамка за развитието и насърчаването на промишлеността за производство на BEV като цяло.

(692) Литий, кобалт, никел, мед (използвана под формата на медно фолио), алуминий (също използван под формата на алуминиево фолио и като алуминиева лента за корпуса на електрохимичните елементи) и графит са основните суровини, използвани в батериите с железен литиев фосфат (наричан по-долу „литий“ или „LFP“) и кобалт литий манган никел оксидните батерии (NMC). И двата вида акумулаторни батерии попадат в обхвата на т.нар. „литиевойонни акумулаторни батерии“. Комисията установи, че групата BYD е единственият вертикално интегриран в извадката производител износител на BEV, произвеждащ акумулаторни батерии с LFP за BEV. Комисията събра информация от групата BYD относно суровините, използвани в производството на електрохимични елементи за акумулаторния блок (т.е. алуминиеви ленти, алуминиево фолио, медно фолио, графит и LFP). Като се има предвид значението на LFP в производствения процес на акумулаторните батерии (който представлява общо около [25—35] % от разходите за производство на акумулаторните батерии), на предварителния етап Комисията съсредоточи своето разследване върху доставките на LFP срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

(693) В хода на разследването Комисията по-специално установи, че единствената вертикално интегрирана група е набавяла LFP от свързани и несвързани доставчици за производството на акумулаторни батерии за BEV. LFP е видът литий, използван в акумулаторните батерии с LFP и получен чрез смесване на литиев карбонат с железен фосфат. LFP е основният компонент на електрохимичните елементи, който представлява общо около [25—35] % от разходите за акумулаторния блок.

(694) Другите две групи (SAIC и Geely) са доставяли своите акумулаторни батерии от несвързани и свързани доставчици, както и от съвместни предприятия с Contemporary Amperex Technology Company Limited (CATL). Акумулаторният блок е основният фактор за разходите за BEV, който представлява общо [40—50] % от производствените разходи.

([225]) Вж. процедурите относно ТСВ, СОП, слънчеви панели и КОВ.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) Затова на този етап от процедурата Комисията се съсредоточи върху основните фактори, формиращи разходите при производството на BEV, а именно 1) доставките на акумулаторни батерии по отношение на неинтегрирания производител износител на BEV и 2) доставките на LFP по отношение на интегрирания производител износител на BEV като основна суровина, използвана в производството на акумулаторни батерии.

б) Неоказване на съдействие и използване на наличните факти

(696) Както беше посочено в раздел 3.3.1.1, въпреки искането, отправено до него, ПКНР не предостави специалния въпросник за доставчици на суровини и акумулаторни батерии за BEV на известните доставчици в Китай. Освен това ПКНР не предостави ключова информация относно характеристиките на вътрешния пазар на материали за влагане за BEV в Китай и неговите икономически оператори.

(697) Тъй като Комисията не получи информация от страна на ПКНР относно действащата законодателна рамка, структурата на вътрешния пазар, механизмите на ценообразуване и самите цени, и акционерната структура на дружествата, Комисията счете, че не е получила информация от основно значение за разследването.

(698) При липсата на информация, предоставена от ПКНР относно броя и собствеността на местните доставчици на суровини и акумулаторни батерии за BEV, Комисията трябваше да разчита на наличните факти по смисъла на член 28, параграф 1 от основния регламент. Във връзка с това Комисията анализира конкретни планове за китайската промишленост за производство на акумулаторни батерии за превозни средства, използващи нови енергийни източници (NEV), част от които са BEV, и положението на доставчиците на суровини за вертикално интегрирания производител износител и свързаните доставчици на акумулаторни батерии на двамата невертикално интегрирани включени в извадката производители износители. Когато бе необходимо поради липсата на информация по досието, Комисията трябваше да направи изводи въз основа на наличните факти и информация.

(699) Както е посочено в раздел 3.3.2, групата SAIC не е предоставила поисканата информация, свързана с производствените разходи, описа на материалите, продуктовите спецификации, включително химичния състав на суровините, закупени от доставчици, и доказващите покупките списъци за всяка сделка за доставчиците. В този контекст Комисията счете, че липсва ключова информация, необходима за достигането до достатъчно точна констатация, и че трябва да разчита на наличните факти в съответствие с член 28, параграф 1 от основния регламент.

(700) Следователно, що се отнася до неинтегрираните производители износители на BEV, Комисията можеше да се позове само на информацията, събрана от групата Geely. Като се има предвид, че и двамата неинтегрирани производители износители на BEV се снабдяват със своите акумулаторни батерии от подобни доставчици на акумулаторни батерии и че Комисията би могла да основе констатациите си по отношение на доставките на акумулаторни батерии за Geely Group на данни, предоставени пряко от доставчиците на тази група, Комисията счита, че информацията относно групата Geely представлява разумна замяна на необходимата информация, за да направи констатации за групата SAIC. Комисията обаче все пак разчита на информацията, събрана от групата SAIC, която може да бъде проверена, по-специално имената на доставчиците на акумулаторни батерии за групата SAIC.

3.7.2.1. Държавни доставки на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

(701) За да се установи съществуването на подлежаща на изравняване субсидия, са необходими три елемента съгласно членове 3 и 4 от основния регламент: 1) финансово участие; 2) полза и 3) специфичност.

3.7.2.1.1. *Финансово участие*

а) Доставчици на акумулаторни батерии, действащи като публични органи

(702) Комисията първо анализира дали може да се установи, че доставчиците на акумулаторни батерии са публични органи, така че предоставянето на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение може да бъде приписано на ПКНР по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от основния регламент. Както е обяснено подробно в раздел 3.5.1.1, съображения 409 — 418, правният стандарт за съществуването на публичен орган трябва да се тълкува в съответствие със съдебната практика на СТО, подробно описана в него. Въз основа на съответната съдебна практика, посочена в съображения 409 — 418, следва да се разгледа дали производителите на материали за влагане в Китай, извършващи доставка на материали за влагане, са „публични органи“ (т.е. субекти,

които притежават, упражняват или разполагат с правомощия да упражняват държавни функции), като се вземат надлежно предвид i) правната и икономическата среда, преобладаваща в държавата, в която извършват дейност разследваните субекти, ii) отношенията между разглежданите субекти и правителството и iii) основните характеристики и функции на съответните субекти.

(703) Освен това, както е посочено в съображение (416), Апелативният орган подчерта значението на неоказването на съдействие от страна на въпросното правителство, за да се направи заключение, че някои субекти са публични органи ([227]). Действително, в контекста, в който разследващият орган трябва да проучи отношенията между правителството и определени субекти, упражняващи държавни функции, правителството разполага с ключова информация, необходима за определяне на субектите като публични органи. Ако правителството откаже такава информация, разследващият орган може да направи изводи от липсата на сътрудничество, включително че исканата информация потвърждава например ключово държавно присъствие в тези субекти, което предполага упражняване на значителен правителствен контрол върху тези субекти. Поради това доказателствата за формални признаци за държавна собственост, пряк контрол от страна на държавата и правителствена намеса на пазара за постигане на определени цели на политиката могат да покажат, също и в контекст, в който въпросното правителство не оказва съдействие, че производителите на материали за влагане разполагат с държавна власт и/или упражняват държавни функции.

(704) Накрая, за да се смятат за публични органи, въпросните доставчици не е необходимо непременно да са под контрола на ПКНР, когато участват в продажба на материали за влагане в производството надолу по веригата. Основният въпрос е дали самите субекти притежават основните характеристики и функции, които биха ги квалифицирали като публични органи.

1) *Правна и икономическа среда, преобладаваща в КНР*

(705) Както е обяснено подробно в съображения 197 — 203, правната и икономическата среда в КНР, в която извършват дейност доставчиците на материали за влагане за BEV, се характеризира със силно присъствие и широк контрол от страна на правителството, където държавата упражнява решаващо влияние върху разпределението на ресурсите и върху техните цени. Поради това в контекста на анализа на правната и икономическата среда, създадена от ПКНР за доставка на материали за влагане за BEV срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, следва да се припомни още от самото начало равнището на намеса на ПКНР и ККП в китайската икономика (вж. по-специално съображение 201).

(706) В съответствие с доктрината за социалистическата пазарна икономика ПКНР претендира за оформянето на икономическата структура на държавата не на последно място с оглед на член 11 от Конституцията, съгласно който правителството изрично упражнява надзор и контрол и върху непубличните сектори на икономиката (вж. по-специално съображение 199), включително дори върху частни доставчици на материали за влагане за производството на BEV. Позовавайки се на това конституционно основание и благодарение на действащите институционални и организационни структури, ПКНР е в състояние да преследва своите цели на политиката, по-специално чрез усъвършенстваната система за планиране (вж. също съображение 203) и приемането на конкретни мерки, включително подкрепа, за ключови оператори в насърчаваните сектори.

(707) Както ще бъде описано подробно по-долу, развитието по отношение на материалите за влагане нагоре по веригата за производството на акумулаторни батерии и развитието по отношение на акумулаторните батерии са взаимосвързани, тъй като развитието както по отношение на материалите за влагане нагоре по веригата, така и на материалите за влагане по средата на веригата на свой ред служи за развитието на промишлеността за производство на BEV. ПКНР не само е предложило политики и мерки за развитието на промишлеността за производство на BEV и свързаните с нея отрасли, но е създало и всеобхватна рамка. Тази рамка показва как ПКНР се намесва на пазара по такъв начин, че доставчиците на материали за влагане не са оператори на свободния пазар, а субекти, които са изпълнявали възложените държавни функции, а именно за развитие на промишлеността за производство на BEV. Поради това в настоящия раздел ще бъдат анализирани както целите на политиката, отнасящи се до материалите нагоре по веригата (т.е. ключови материали за влагане в производството на акумулаторни батерии), така и материали за влагане по средата на веригата, като например акумулаторните батерии, както и конкретните мерки, приети от ПКНР за постигане на тези цели.

([227]) Доклад на Апелативния орган, *САЩ — Антидъмпингови и изравнителни мита върху някои продукти от Китай*, WT/DS379/AB/R, параграф 349.

2) *Цели на политиката на ПКНР за развитие на промишлеността за производство на BEV*

(708) В раздел 3.1 е описан подробно съответният контекст и се обяснява значението, което ПКНР отдава на развитието на промишлеността за производство на BEV, включително чрез развитието на свързаните с нея отрасли, като средство за успеха на производителите на BEV. Основната цел на политиката за насърчаване на промишлеността за производство на BEV, включително чрез доставка на материали за влагане, е видна от голям брой нормативни актове и други политически документи и планове, издадени от различни държавни органи, за надзор на всеки аспект на тези сектори по отношение на акумулаторните батерии и/или материалите за влагане в тях.

(709) Планът за действие от 2017 г. за насърчаване на развитието на промишлеността за автомобилни акумулаторни батерии („План за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г."), ([228]) разгледан, наред с другото, в съображения 230 — 232, показва как политическите насоки на правителството обхващат цялата верига за създаване на стойност на NEV.

(710) Този план е приет „с цел изпълнение на „Известие на Държавния съвет за издаване на Плана за развитие на промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници (2012—2020 г.)" (Guofa [2012 г.] № 22) и „Ръководните становища на канцеларията на Държавния съвет за ускоряване на популяризирането и използването на превозни средства, използващи нови енергийни източници" (Guobanfa [2014 г.] № 35) (...) и за насърчаване на стабилното и устойчиво развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници" ([229]). Освен това в Плана за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г. се предвижда развитие на промишлеността за производство на акумулаторни батерии с цел да послужи на свой ред за развитието на промишлеността за производство на NEV, от която е част промишлеността за производство на BEV („акумулаторните батерии са в основата на електрическите превозни средства и са от ключово значение за развитието на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници"). Тези връзки между плана за акумулаторните батерии и основните планове в подкрепа на производството на BEV показват, че ПКНР е насърчило развитието на промишлеността за производство на акумулаторни батерии като средство за развитието на промишлеността за производство на BEV. По-специално планът показва, че развитието на промишлеността за производство на акумулаторни батерии е насочено към целите на развитието на промишлеността за производство на BEV чрез намаляване на разходите за доставка на по-евтини акумулаторни батерии. Накрая, той показва преференциите, които ПКНР предоставя на местните производители на акумулаторни батерии, с цел да ги укрепи и да насърчи навлизането им на пазара в чужбина.

(711) В допълнение към споменатия по-горе План за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г. правното основание на най-важните правила и разпоредби е следното:

— Тринадесети петгодишен план за развитие на стратегически и нововъзникващи отрасли ([230]);

— Четиринадесети петгодишен план за развитие на промишлеността за суровини („*14-и ПГП за суровините*") ([231]);

— Каталог на насърчаваните отрасли в Западния регион (Постановление № 40 [2021 г.]) („Каталог на насърчаваните отрасли") ([232]);

— Каталог с насоки за промишленото преструктуриране (Постановление № 49 [2019 г.]) („Промишленият каталог") ([233]);

— Плана за развитие на промишлеността за производство на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници (2012—2020 г.) („План за NEV за периода 2012—2020 г.") ([234]);

— Становища с насоки за разширяване на инвестициите в стратегически нововъзникващи промишлени отрасли и култивиране и укрепване на нови точки и центрове на растеж (Постановление № 1409 [2020 г.]) („Становища с насоки относно инвестициите") ([235]);

([228]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2
([229]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1
([230]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm Превод на английски език е на разположение на адрес: https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/
([231]) Пълният текст на плана е на разположение на адрес: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html
([232]) На разположение на адрес: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html
([233]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm
([234]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm
([235]) На разположение на адрес: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html Превод на английски език е на разположение на адрес: chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

— Известие на Министерството на промишлеността и информационните технологии и Държавната администрация за регулиране на пазара относно координираното и стабилно развитие на веригата на производство и веригата за доставки на литиевойонни акумулаторни батерии („Известие относно промишлеността за производство на акумулаторни батерии“) ([236]);

— План за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници (2021—2035 г.) („План за NEV за периода 2021—2035 г.“) ([237]);

— Произведено в Китай 2025 г. („MIC 2025“) ([238]);

— Закон за минералните ресурси (MRL) ([239]);

— Стандартизирани условия за промишлеността за производство на литиевойонните батерии — версия от 2021 г. („Стандартизирани условия“) ([240]).

(712) Указанията от горепосочените планове са отразени и изпълнени в съответните провинциални, регионални, общински и местни планове. Примерите включват, но не се ограничават до:

— План за действие за насърчаване на висококачествено развитие на промишлеността за производство на акумулаторни батерии и материали за нови енергийни източници в провинция Guizhou през 2022 г. („План за действие на Guizhou“) ([241]);

— „Становища с насоки за ускоряване на висококачественото развитие на промишлеността за производство на литиеви батерии, нови енергийни източници и нови материали“ на провинция Fujian („Ръководни становища на Fujian“) ([242]);

— Специален план на град Ningde за висококачествено развитие на производствената промишленост по време на 14-ия петгодишен план („План за производство на Ningde“) ([243]);

— План за развитие на община Shandong Zhaozuang за периода 2021—2025 г. относно развитието на промишлеността за производство на литиевите акумулаторни батерии („План за развитие на Shandong“) ([244]);

— „Становища за подкрепа на висококачественото развитие на новата промишлена верига на производство на автомобили, използващи нови енергийни източници“ на област Shenzhen („План на Shenzhen“) ([245]);

— 14-ти петгодишен план за разработване на литиеви акумулаторни батерии на град Suining в провинция Sichuan („План на град Suining“) ([246]);

— План за минералните ресурси на Yichun за 2021—2025 г. ([247]);

— Известие относно няколко мерки на политиката за подобряване и укрепване на промишлеността за производство на литиеви акумулаторни батерии за нови енергийни източници в нашата провинция (Известие № 21 [2022 г.]) („Мерки относно литиевойонните батерии“) ([248]);

([236]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm
([237]) Версията на китайски език може да бъде намерена на адрес: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm и https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, преглед на английски език може да бъде намерен на адрес: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf
([238]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; превод на английски език е на разположение на следния адрес: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf
([239]) На разположение на адрес: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml Текстът на английски език е достъпен на уебсайта на Общокитайското събрание на народните представители: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm
([240]) На разположение на адрес: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. По-специално вж. приложение 1.
([241]) На разположение на адрес: http://gzvcpe.org/index.php?id=483
([242]) На разположение на адрес: https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022
([243]) На разположение на адрес: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([244]) На разположение на адрес: http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.
([245]) На разположение на адрес: https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf
([246]) На разположение на адрес: https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html
([247]) На разположение на адрес: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf
([248]) На разположение на адрес: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

— „Няколко становища на община Yichun относно укрепването на управлението на литиевите минерални ресурси“ („План за литиевите минерални ресурси на Yichun“) ([249]).

(713) Всички посочени по-горе планове са взаимосвързани с по-общите планове за BEV, обхванати в раздел 3.1. По-специално ПКНР създаде рамка за подкрепа, обхващаща всички равнища на веригата на промишлеността за производство на BEV — от добива и доставката на суровини за производството на материали за влагане до самите материали за влагане, като акумулаторни батерии, електрически двигатели и др., и до крайния продукт.

(714) Законът за минералните ресурси (MRL) ([250]) е националният закон, уреждащ добива на минерални ресурси и регистрацията на правата за миннодобивна дейност. MRL първоначално бе обнародван от Постоянния комитет на Общокитайското събрание на народните представители на 19 март 1986 г. и изменен през 1996 г. и 2009 г. В член 3 от MRL се посочва, че „[м]инералните ресурси принадлежат на държавата“, а в член 4 се пояснява, че „[д]ържавните миннодобивни предприятия са основният орган в добива на минерални ресурси. Държавата гарантира консолидирането и разширяването на държавните миннодобивни предприятия“. Правилникът за прилагане на Закона за минералните ресурси ([251]) („Правилникът за прилагане“) потвърждава държавната собственост върху минералните ресурси, като уточнява обхвата на закона ([252]) и допълнително определя в член 3, че „държавната собственост върху повърхностните и подземните минерални ресурси не се променя [...]. Държавният съвет представлява държавата при упражняване на правото на собственост върху минералните ресурси. Държавният съвет оправомощава компетентната служба на Държавния съвет по геология и минералогия да осъществява единен контрол върху разпределението на минералните ресурси в цялата страна“. Член 24 от Правилника за прилагане гласи, че „при разпределението, разработването и използването на минерални ресурси в цялата страна следва да се отчитат настоящите и дългосрочните интереси на централните и местните органи на управление и да се осъществява единно планиране, ефективна защита, рационална експлоатация и цялостно използване“. С други думи, ПКНР гарантира, че тези ДП изпълняват целите на политиката, заложени от ПКНР, и съответно действат в рамките на тези правни ограничения. В член 25 се определя, че Държавният съвет и съответните компетентни служби изготвят националния план за минералните ресурси, който „установява единна договореност за разпределението на националните минерални ресурси и определя в разумна степен разпределението на компетентността, одобрението и експлоатацията на минералните ресурси между централното правителство и народните правителствени органи на провинциите, автономните области и общините, пряко подчинени на централното правителство“. По този начин правителството има пълен контрол върху разпределението на ресурсите, може да определи кой получава правата за миннодобивна дейност и границите на това, което се извършва, въз основа на принципите на „единно планиране, рационално географско разпределение, многоцелеви проучвания, рационално минно дело и многоцелево използване“ (член 7 от MRL). В резултат на тези задължителни правила обхванатите ДП упражняват държавни функции.

(715) През декември 2021 г. Министерството на промишлеността и информационните технологии (MIIT), Министерството на науката и технологиите и Министерството на природните ресурси публикуваха 14-ия ПГП за суровините ([253]). Планът обхваща няколко промишлени сектора и подкрепя създаването на предприятия и промишлени клъстери за литий, никел и кобалт, „изграждането на система от запаси от минерални ресурси, в която държавата и предприятията участват съвместно и съчетават запаси от продукти и запаси от ресурсни зони, а също така и подобряването на пазарната система по отношение на рудата и създаването на открит, прозрачен, справедлив и разумен механизъм за ценообразуване.“ ([254]).

(716) Въпреки че MRL и 14-ият ПГП за суровините се прилагат на национално равнище и са доста категорични по отношение на факта, че минералните ресурси принадлежат на държавата, Планът за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници (2021—2035 г.) предоставя доказателства за подкрепа по цялата верига на доставки, по-специално за насърчаване на сектора на NEV, който включва както BEV, така и хибриди. В плана се предвижда „[н]асърчаване на развитието на цялата верига за създаване на стойност на акумулаторните батерии [и] стимулиране на предприятията да подобрят способността си да осигуряват ключови ресурси като литий, никел, кобалт и платина“ ([255]).

([249]) На разположение на адрес: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml
([250]) На разположение на адрес: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml Текстът на английски език е достъпен на уебсайта на Общокитайското събрание на народните представители: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm
([251]) На разположение на адрес: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Текстът на английски език е достъпен на уебсайта на ФАО: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf
([252]) Например: литий, мед, боксит, никел, графит, фосфор, минерална сол и др.
([253]) Пълният текст на плана е на разположение на адрес: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html
([254]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

(717) В Тринадесети петгодишен план за развитие на стратегически и нововъзникващи отрасли се определят следните цели: „Предвид нуждите от развитие на (...) промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и други отрасли, [Китай] разширява обхвата на леките сплави с висока якост, високопроизводителните влакна, специалните сплави, усъвършенстваните неорганични неметални материали, висококачествената специална стомана, новите материали за електронни екрани, материалите за акумулаторни батерии, (...) [и] увеличава добавената стойност на новите материали, изграждането на нови марки материали и повишаването на международната конкурентоспособност“. Този план включва и ключова задача 21 „Широкомащабното внедряване на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и организиране на изпълнението на проекти за подобряване на акумулаторните батерии за превозни средства, използващи нови енергийни източници“, което само потвърждава, че развитието на сектора на акумулаторните батерии е от основно значение за крайната цел на развитието на NEV (включително BEV).

(718) Каталогът с насоки за промишленото преструктуриране (Постановление № 49 [2019 г.]) ([256]), издаден от Националната комисия за развитие и реформи (НКРР) и влязъл в сила на 1 януари 2020 г., се състои от три категории — „насърчавани“, „ограничени“ и „остарели“, и показва как правителството изрично насърчава и подкрепя развитието на определени промишлени отрасли и специфични технологии, като същевременно възпира, ограничава и дори забранява други. Всички основни елементи на веригата за доставки на BEV, като например материали за положителни електроди като LFP, литиевойонни батерии, електролити, проекти за проучване на литий ([257]), високоефективни материали от медно фолио, графит, алуминий и стомана за промишлеността за производство на нови енергийни източници, са посочени като насърчавани отрасли. Освен това в него отново се заявява, че правителството не разглежда промишлеността за производство на BEV като самостоятелен отрасъл, а предвижда създаването на всеобхватна рамка за развитието на тази промишленост и за създаването на благоприятни пазарни условия, които позволяват на производителите на BEV да придобият конкурентно предимство пред чуждестранните участници. Каталогът с насоки за промишленото преструктуриране от 2019 г. беше заменен с изданието от 2024 г., в сила от 1 февруари 2024 г. ([258]). Последният каталог се характеризира с разширен акцент върху новите високотехнологични и екологосъобразни технологични отрасли, попадащи в категорията „насърчавани отрасли“, като например интелигентното производство, автоматизацията на машините, „зеления“ водород, улавянето, използването и съхранението на въглероден диоксид, както и слънчевите панели от следващо поколение.

(719) Планът за NEV за периода 2021—2035 г. потвърждава насоките на политиката относно цялата верига на доставки от ключови суровини като литий, никел и кобалт до подобряването на ефективността на процеса и производството, така че „да се осъществят авангардни действия в областта на технологиите за акумулаторни батерии; да се провеждат изследвания в областта на ключови основни технологии, като например материали за положителни и отрицателни електроди, електролити, сепаратори и мембранни електроди, да се засилят техническите изследвания относно недостатъците на акумулаторните батерии, които са високопроизводителни, олекотени, високобезопасни, евтини и дълготрайни“ ([259]). Батериите за NEV са обхванати и в глава IV, раздел 2, озаглавен „Насърчаване на иновативното прилагане на ключови системи“, който има за цел да насърчи развитието на цялата верига за създаване на стойност на акумулаторните батерии. Това включва по-специално насърчаване на дружествата да осигурят достъп до ключови ресурси като литий, никел, кобалт и платина. Планът за NEV за периода 2021—2035 г. и Планът за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г., в които се предвиждат също данъчни облекчения и стимули и инвестиционна подкрепа от страна на правителството, представляват основните правителствени планове, обхващащи промишлеността за производство на акумулаторни батерии.

(720) Инициативата „Произведено в Китай 2025“ е друг пример за всеобхватната правителствена подкрепа за промишлеността. Това е национална стратегия, която бе съобщена през 2015 г. и акцентира върху десетте основни сектора, които получават специална подкрепа и внимание за периода до 2025 г. Подкрепата се предоставя под формата на заеми от държавни банки, отпускани на нестопански принцип, както и чрез освобождаване от задължението за спазване на някои стандарти и разпоредби, наред с други привилегии. Китайската промишленост за производство на акумулаторни батерии е включена в секторите, които ще бъдат подпомагани като важна част от сектора на NEV: *Енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници:* Продължаване на подкрепата за разработването на електрически превозни средства и превозни средства с горивни елементи, (...) и подобряване на инженеринга и възможностите за индустриализация на основните технологии, като акумулаторни батерии, задвижващи двигатели, високоефективни двигатели с вътрешно горене, усъвършенствани видове силово предаване, олекотени материали и интелигентни устройства за управление, **така че да се създаде цялостна промишлена система и система за иновации от ключовите компоненти до комплектованите превозни средства** [удебеленият шрифт е добавен] и да се насърчава интегрирането на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, с независими марки на високи равнища в международен план ([260]).

([256]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

([257]) Съгласно раздел 11 (Нефтохимическа промишленост), точка 2: „Проучване, разработване и цялостно използване на оскъдни минерални ресурси като сяра, калий, бор, литий и бром; разработване и прилагане на технология за цялостно използване на хвостохранилища за фосфатна руда; избор и използване на фосфор и флуоритна руда с ниско и средно качество; и цялостно използване на ресурсите, свързани с фосфорита и флуоритната руда“.

([258]) Вж. https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html

([259]) Вж. бележка под линия 237.

([260]) Вж. точка III.6.6 от Известието на Държавния съвет относно МИС 2025, достъпно на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

(721) Становищата с насоки за разширяване на инвестициите в стратегически нововъзникващи промишлени отрасли и култивиране и укрепване на нови точки и центрове на растеж (Постановление № 1409 [2020 г.]) ([261]) от мандата на НКРР, съгласно които в ключови промишлени области, като например промишлеността за производство на нови материали ([262]) и промишлеността за производство на NEV, правителството следва да създава промишлени клъстери и „да насърчава създаването на нови регионални центрове на растеж“, да оптимизира стопанската среда и да увеличи данъчните стимули и инвестиционната подкрепа. В становищата с насоки също така се насърчават националните стратегически нововъзникващи отрасли чрез „използване на политики в областта на данъчното облагане, земята, финансите, науката и технологиите, талантите, интелектуалната собственост и др.“ ([263]). В раздел IV от становищата с насоки са дадени по-ясни указания относно финансирането и инвестиционната подкрепа, като например: държавни фондове, рисков капитал и държавно финансирани инвестиционни фондове в сектора. В становищата с насоки финансовите институции се насърчават да увеличат подкрепата за основните предприятия в производствената верига и да оптимизират финансовите услуги за предприятията нагоре и надолу по производствената верига, както и да насърчават банките да създават центрове за финансови услуги или стопански единици за нововъзникващи отрасли, включително NEV. В становищата с насоки изрично се подкрепя сътрудничеството между правителството, банките и предприятията и се подкрепя увеличаването на емитирането на облигации от предприятия в стратегически нововъзникващи отрасли, включително NEV. На финансово равнище определените отговорни отдели са КНБ, Китайската регулаторна комисия за банковия и застрахователния сектор, Китайската регулаторна комисия за ценните книжа и НКРР ([264]).

(722) Освен това както производителите на батерии, така и доставчиците на суровини, използвани в производството на акумулаторни батерии, също са включени в каталога на насърчаваните отрасли и могат да се възползват от намалена данъчна ставка от 15 %.

(723) Въпреки че целите и мерките, определени в плановете и документите за политиката на централно равнище, предоставят насоки относно развитието в областта на акумулаторните батерии и материалите за влагане нагоре по веригата, свързани с промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, в полза на промишлеността за производство на BEV като цяло, провинциалните и местните планове също са насочени към спецификите на тяхната територия и дружествата, установени в нея. По-специално те предоставят подробни цели и задачи относно начините за изграждане на местно производство и контрол на веригите на доставки за местната промишленост, като обхващат всички аспекти на развитието на промишлеността и дават ясни указания относно вида на стимулите, предлагани на дружествата по веригата на доставки.

(724) Съществуват няколко местни плана за минерални ресурси, които представляват насоки за провинциите и градовете за проучване и добив на минерални ресурси и определят целта за 2025 г. за проучване и разработване на минерални ресурси. Един такъв пример за това е Планът за минералните ресурси на Yichun за 2021—2025 г. ([265]). Заявената цел на Плана за минералните ресурси на Yichun е да се изгради база за производство на литиеви акумулаторни батерии с международно влияние ([266]). В този план се предоставя и подробен преглед на новопланираните мини и свързани с тях отрасли. Така например зоната Yashan за развитие на добива на тантал, ниобий и литий в Yichun е изградена с цел подпомагане на развитието в Yichun на клъстер на отраслите за производство на литиеви акумулаторни батерии и на нови енергийни източници на стойност 100 милиарда евро ([267]).

(725) Планът на град Suining съдържа разпоредби относно целите за развитие („до 2025 г. [...] [годишното производство на] материали с положителен електрод ще достигне повече от 800 000 тона, а прекурсорът на материалите с положителен електрод ще достигне над 500 000 тона“), годишните производствени цели („ускоряване на [...] годишния производствен капацитет за литиевойонни батерии, който трябва да достигне 100 GWh, а

([261]) На разположение на адрес: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Превод на английски език е на разположение на адрес: chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

([262]) Раздел II (4): „Подобряване на техническите нива на редкоземни метали, ванадий-титан, волфрам-молибден, литий, рубидий-цезий, графит и други специфични ресурси на етапите на добив, топене и дълбока преработка“.

([263]) Раздел III (9) от Становищата с насоки за разширяване на инвестициите в стратегически нововъзникващи промишлени отрасли.

([264]) Раздел IV (15) от Становищата с насоки за разширяване на инвестициите в стратегически нововъзникващи промишлени отрасли.

([265]) На разположение на адрес: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf

([266]) Вж. глава 4, раздел 1 от Плана за минералните ресурси на Yichun.

([267]) Вж. колона 6 от Плана за минералните ресурси на Yichun.

производственият капацитет за акумулаторни батерии ще достигне 60 GWh. [...] насърчаване на изграждането на градски комплекс за енергия от литиеви акумулаторни батерии от типа „пет в едно“, включващ „зареждане, акумулиране, подготовка, подмяна и продажби“, и стремеж да се гарантира, че оперативните приходи на сектора на литиевите акумулаторни батерии в града надхвърлят 100 милиарда юана“) и целите за печалба („до 2025 г. (...) ще се стремим да изградим три предприятия с оперативни приходи над 10 милиарда юана и 15 предприятия с оперативни приходи над 1 милиард юана и да създадем стъпаловиден клъстер за развитие на големи, средни, малки и микропредприятия“), а Планът за развитие на Shandong дава указания относно целите за продажба („От 2021 г. до 2025 г. ще въведем повече от 5—10 водещи предприятия за литиеви акумулаторни батерии, които произвеждат леки акумулаторни батерии, които акумулират и съхраняват енергия, ще създадем група от подкрепящи предприятия с приходи от продажби между 500 милиона и 1 милиард юана и ще образуваме промишлен клъстер от 50—100 предприятия нагоре и надолу по веригата на промишлеността за производство на литиеви акумулаторни батерии за нови енергийни източници“).

(726) Jiangxi е основен център за производство на литий и провинцията, в която се намира Yichun, известен като „литиевата столица на Азия“ ([268]). Поради богатите си запаси от литий провинцията обръща особено внимание на сектора на материалите за нови енергийни източници и на литиевите акумулаторни батерии. През октомври 2022 г. провинцията публикува „Известие относно няколко мерки на политиката за подобряване и укрепване на промишлеността за производство на литиеви акумулаторни батерии за нови енергийни източници в нашата провинция“ (Известие № 21 [2022 г.]) ([269]) („Известие относно мерките“). Подкрепата е видна на всички равнища на веригата на доставки, като се започне от доставката на минерални ресурси и се стигне до създаването на отрасли за производство на литиеви акумулаторни батерии. Известието за мерките например предвижда създаването на целеви фондове за проучване, развитие и инвестиции в литиеви минерални ресурси ([270]). Промишлеността за производство на акумулаторни батерии в Jiangxi се подпомага от няколко вида компенсации, възнаграждения ([271]) и подкрепа по отношение на земеползването, използването на електроенергия ([272]), използването на газ и др. ([273]), включително ангажименти за вливане на капитал и застрахователни обезщетения.

(727) Комисията също така установи, че още през 2009 г. община Yichun е започнала да дава насоки и да защитава минералните ресурси на града, за да насърчи развитието на промишлеността за производство на акумулаторни батерии за нови енергийни източници. Това е обхванато от „Няколко становища на община Yichun относно укрепването на управлението на литиевите минерални ресурси“ ([274]) („План за литиевите минерални ресурси на Yichun“). Освен това в член 3 се определя, че Службата на водещата група на Yichun за развитие на литиеви акумулаторни батерии за нови енергийни източници е отговорна за ръководството и координирането на цялостното разработване и използване на литиевите минерални ресурси в града, както и за осигуряването на стабилни доставки на литий за предприятията за производство на акумулаторни батерии в града. В член 6 общинските власти допълнително дават указания на предприятията за добив на литий „активно да подкрепят и подпомагат предприятията [на Yichun] за производство на акумулаторни батерии за нови енергийни източници да станат по-големи и по-силни, да установят дългосрочно съвместно, взаимноизгодно стратегическо партньорство между [миннодобивните дружества и дружествата за производство на акумулаторни батерии]“. В член 7 се дават указания относно действащия механизъм за ценообразуване с цел предотвратяване на ценови монопол. Водещата група отговаря за „ръководството на организацията на предприятията за производство на литий за нови енергийни източници и [миннодобивните дружества] за извършване на корекции въз основа на тенденцията за развитие на пазара при предпоставката за определяне на референтна цена и еднакво договаряне и определяне на цената за доставка на литиева слюда, изисквана от предприятията за производство на литий за нови енергийни източници“.

(728) Също така в провинциалните планове на провинция Fujian и в общинските планове на община Ningde се съдържат конкретни разпоредби относно вида на предлаганата подкрепа, като понякога се посочват изрично подкрепяните дружества. Такъв е случаят с най-големия производител на батерии в света — CATL, чието седалище и важни производствени съоръжения са разположени в тази провинция.

([268]) По спора за „литиевата столица“ на Китай от гледна точка на Yichun за мината Guoxuan Suo, пазара на метали в Shanghai. На разположение на адрес: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine

([269]) На разположение на адрес: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

([270]) Точка 5 от Известието за мерките.

([271]) Точка 3 от Известието за мерките.

([272]) Точка 1 от Известието за мерките.

([273]) Точка 8 от Известието за мерките.

([274]) На разположение на адрес: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.

(729) Тринадесетият годишен план на провинция Fujian за развитие на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, посочва, че провинция Fujian, „средище на дейността на CATL, активно насърчава разширяването на промишлените вериги, като например в областта на акумулаторните батерии“ ([275]).

(730) С Ръководните становища на Fujian се подкрепят инвестициите във висококачествени проекти в областта на литиевите батерии, новите енергийни източници и новите материали и се цели да се насърчат финансовите институции да си сътрудничат със свързани отрасли и специални фондове за осъществяване на инвестиции и предоставяне на заеми, да се увеличи кредитната подкрепа за производството на литиеви акумулаторни батерии, проектите за нови енергийни източници и нови материали, включително подкрепа под формата на лихвени отстъпки за големи строителни проекти за производствени бази за литиеви акумулаторни батерии, нови енергийни източници и нови материали. В плана се предлага също така да се създаде независима и „контролируема“ система за промишлени иновации в подкрепа на разработването на иновационни платформи като Националния инженерен изследователски център за електрохимични технологии за акумулиране на енергия на CATL. Това е отражение на прилагането на националните политики, провеждани от местните власти в сътрудничество с частно предприятие. Всъщност изграждането на платформа за иновации в областта на акумулаторните батерии, изградена върху сътрудничеството между предприятията, университетите и научноизследователските центрове, е сред основните задачи на Плана за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г. ([276]).

(731) В специалния план на град Ningde за висококачествено развитие на производствената промишленост по време на 14-ия петгодишен план ([277]) се определя целта за постигане на производствен капацитет за литиеви акумулаторни батерии от 350 GWh до 2025 г. и за превръщането му в лидер в промишлеността чрез развитието на CATL. Дълбоките връзки на CATL с властите на различни общини и провинции са отразени и в споразумението за стратегическо сътрудничество, подписано през 2021 г. между CATL и управата на провинцията Guizhou ([278]), което доведе до проекта CATL Guizhou за производствена база за енергия от нови енергийни източници и акумулаторни батерии ([279]). Тези дълбоки връзки са изрично потвърдени и от оперативния директор на CATL Guizhou, който заявява, че „дружеството CATL Guizhou ще продължи да се придържа към иновативно и висококачествено развитие (...) и активно ще подкрепя и спазва целите за висококачествено развитие, заложени от Партийния работен и управителен комитет на новия район Gui'an, и ще допринася за създаването на промишлена верига за нови енергийни източници в Guiyang и Gui'an“ ([280]). Guiyang и Gui'an се намират в провинция Guizhou. Други примери за тясно участие на правителството включват всеобхватното споразумение за сътрудничество с управата на Zhaoqing ([281]), споразумението за стратегическо сътрудничество с управата на провинция Sichuan ([282]) и Shudao Investment Group, държавна инвестиционна група ([283]). Освен това CATL си сътрудничи и по отношение на литиевия хексафлуорофосфат — вид литий, използван като електролит в литиевойонните батерии, и железния фосфат с Guizhou Phou Phosphate Chemical Group, държавно предприятие. Освен това през декември 2021 г. CATL Guizhou, дъщерно дружество на CATL, създава Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., миннодобивно дружество с Guizhou Phosphate Chemical Group ([284]). Guizhou Phosphate Chemical Group се споменава в Плана за действие на Guizhou, в който се определят конкретни производствени цели за дружествата, разположени в провинция Guizhou, които произвеждат материали, използвани за енергийния преход. Планът съдържа ясни цели за годишното производство на литиев железен фосфат, електролит, който провежда йони между анода и катода в литиевойонните батерии, и дава ясна представа за това кои правителствени служби и звена отговарят за тези цели. По-специално, сред посочените няколко дружества годишното производство на Guizhou Phosphorus Chemical New Energy следва да достигне 30 000 тона железен фосфат, а на Guizhou Yuneng — 150 000 тона литиев железен фосфат.

([275]) На разположение на адрес: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf

([276]) Вж. раздел III(1) от Плана за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г.

([277]) На разположение на адрес: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.

([278]) На разположение на адрес: https://www.catl.com/en/news/790.html

([279]) На разположение на адрес: https://www.catl.com/news/6263.html

([280]) Вж. Guizhou Daily, 10 март 2023 г., на разположение на адрес: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html

([281]) CATL подписва всеобхватно споразумение за сътрудничество с град Zhaoqing, CATL, 12 октомври 2023 г. На разположение на адрес: https://www.catl.com/en/news/6122.html

([282]) Провинция Sichuan и CATL задълбочават стратегическото си сътрудничество, CATL, 5 февруари 2024 г., на разположение на адрес: https://www.catl.com/en/news/6213.html

([283]) CATL и Shudao Investment Group достигат стратегическо сътрудничество, CATL, 18 февруари 2024 г. На разположение на адрес: https://www.catl.com/en/news/6218.html

([284]) CATL създава миннодобивно дружество по подобие на BYD, CnEVPost, 4 януари 2022 г. На разположение на адрес: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) Развитието на CATL и на град Nindge е неразривно свързано, тъй като градът определя целта за постигане на производствен капацитет за литиеви акумулаторни батерии от 350 GWh до 2025 г. и за водещи позиции в промишлеността като се „[съсредоточи] върху насърчаването на третата, четвъртата и петата фаза на разширяване на капацитета на CATL и CATL New Energy Technology и изграждането на проекти CATL FAW, продължава да разширява двата основни промишлени лидера — CATL и CATL New Energy Technology, увеличи допълнително производствения капацитет за акумулаторни батерии и пазарния дял [...]“ ([285]). Други мерки за подкрепа включват субсидии за закупуване на оборудване ([286]), възнаграждения въз основа на годишната продукция на предприятията ([287]) и финансова подкрепа ([288]).

(733) Накрая, що се отнася до Shenzhen, където, наред с другото, се намира седалището на BYD, планът на Shenzhen дава подробни указания за вида финансова подкрепа, която банковите и финансовите институции следва да предоставят на отрасъла по цялата му верига на доставки, като се започне от доставката на стоки и се стигне до увеличаването на потреблението на превозни средства, използващи нови енергийни източници, от потребителите. Например планът на Shenzhen дава възможност за „подпомагане на основните предприятия при издаването на сметки по веригата на доставки и насърчаване на финансовите институции да увеличат сконтовото финансиране на сметките по веригата на доставки, [...] подкрепа, за да могат [...] банковите финансови институции да се съсредоточат върху посоката на развитие към икономиката на промишлеността за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, [...], като изготвят планове за финансови услуги през целия жизнен цикъл и прилагат гъвкави методи за ценообразуване на заемите и погасяване на лихвите“ ([289]). Що се отнася до дружествата за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, планът възлага на финансовите институции да „увеличат кредитната подкрепа за технологичната трансформация, инвестициите в научноизследователска и развойна дейност, разширяването на производството, увеличаването на дела на средносрочните и дългосрочните заеми“ ([290]) и да „проучват и разработват непрекъснато иновативни продукти, като например заеми, обезпечени със задължение за предоставяне на приходи от превозни средства, използващи нови енергийни източници, и заеми за намаляване на въглеродните емисии в подкрепа на екологосъобразното и нисковъглеродното развитие на автомобилните дружества“ ([291]).

(734) Дружествата за производство на акумулаторни батерии се подпомагат от финансови институции чрез финансови гаранции, връзки между инвестиции и заеми, синдикирани заеми и др. ([292]), докато дружествата за автомобилен и електронен контрол се подпомагат чрез заеми в областта на науката и технологиите, рисков капитал, капиталово финансиране и др. ([293]). На последния етап от потреблението на NEV „банковите финансови институции се насърчават да увеличат подкрепата си за потребителски кредити за автомобили, да проучват възможностите за иновации в онлайн кредитните продукти, да възприемат нови цифрови методи за контрол на риска, да подобрят опита на клиентите и да предоставят диференцирани решения за финансови услуги“ ([294]). Освен това в плана на Shenzhen се предвижда „подкрепа за дружествата за производство на автомобили за създаване на потребителски финансови дружества в сектора на автомобилите и други институции, които да предоставят професионални финансови услуги за потребление на превозни средства, използващи нови енергийни източници, и допълнително да се увеличи степента на навлизане на пазара на превозни средства, използващи нови енергийни източници“ ([295]). В раздел III(1.9) от плана на Shenzhen се предвижда подкрепа от финансовите институции за цялата промишлена верига за всички видове предприятия за производство на NEV (стартиращи, малки, средни, микропредприятия) чрез заеми, преки външни инвестиции, държавни гаранции, фондове за компенсиране на риска по банкови заеми, награди и субсидии. И накрая, в плана на Shenzhen се препоръчва „да се използват добре фондовете за проекти за субсидиране на емитирането на облигации на предприятия за подпомагане на квалифицирани дружества за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, при емитирането на инструментите за дългово финансиране, корпоративни облигации, дружествени облигации и други корпоративни ипотечни облигации“. Промишлеността получава подкрепа както на национално равнище, така и на международната сцена („оптимизиране на трансграничните финансови услуги в подкрепа на дружествата за производство на превозни средства, използващи нови енергийни източници, които да излязат на световния пазар“) ([296]).

(735) В плановете се подчертава необходимостта от по-нататъшно интегриране на отрасъла за производство на акумулаторни батерии и електрически превозни средства чрез осигуряване на основни суровини, намаляване на разходите и подпомагане на насърчаването и напредъка в научноизследователската и развойната дейност в областта на акумулаторните батериите с цел подобряване на ефективността на електрическите превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и насърчаване на тяхното популяризиране.

([285]) Глава III, раздел 1 от Плана за производство на Ningde.
([286]) Вж. точка 2 от Известието за мерките на Ningde, на разположение на адрес: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm
([287]) Например, точка 3 от Известието за мерките на Ningde.
([288]) Например, точка 7 от Известието за мерките на Ningde: „Насърчаване на държавните предприятия да проучат възможността за създаване на фондове за дялово участие в проекти за верига [на доставки] на промишлеността за производство на нови енергийни източници“.
([289]) Раздел III, параграф 1.7 от плана на Shenzhen.
([290]) Раздел III, параграф 1.1 от плана на Shenzhen.
([291]) *Пак там.*
([292]) Раздел III, параграф 1.2 от плана на Shenzhen.
([293]) Раздел III, параграф 1.3 от плана на Shenzhen.
([294]) Раздел III, параграф 1.6 от плана на Shenzhen.
([295]) *Пак там.*
([296]) Раздел III, параграф 1.12 от плана на Shenzhen.

(736) В различните планове и документи за политиката, изброени по-горе в настоящия раздел, Комисията установи също така, че предприятията, участващи в производството и преработката на суровини за промишлеността за производство на BEV, могат да се възползват от редица преференциални схеми, като например:

— Достъп до държавни фондове, рисков капитал и държавно финансирани инвестиционни фондове в сектора

— Облигации

— Ограничения за износа

— Гарантирани от правителството ангажименти за вливане на капитал

— Фондове за ориентиране

— Застрахователно обезщетение

— Земя, електроенергия и газ на по-ниски цени

— Заеми от държавни банки на нетърговска основа

— Преференциални фискални политики

— Субсидии за закупуване

— Възнаграждения

(737) В обобщение, горепосочените документи и доказателства потвърждават, че целта на политиката на ПКНР, заложена в тях, е била да се насърчи развитието на промишлеността за производство на BEV, наред с другото, чрез подпомагане на промишлените отрасли за производство на акумулаторни батерии и на материали за влагане в тях като ключов фактор за успешното постигане на тази цел.

3) *Конкретни мерки, приети от ПКНР за постигане на целите на политиката за развитие на промишлеността за производство на BEV*

а) *Публична подкрепа за производителите на акумулаторни батерии и на суровини за тях*

(738) Комисията установи няколко правни източника, в допълнение към посочените в съображение 736, които показват публичната подкрепа за промишлеността на производителите на акумулаторни батерии и на материалите за влагане в тях, като крайната цел е да се развият тези сектори в полза на производителите на BEV. Тези източници ясно показват силната намеса и контрола от страна на централното правителство в промишлеността за производство на акумулаторни батерии и материалите за влагане в тях по отношение на производството, целите за продажба и контрола на цените. Това не е просто регулаторна рамка за доставчиците на материали за влагане, а рамката, в която доставчиците на материали за влагане получават правомощия, което им е позволило да развиват държавни функции, свързани с предлагането на пазара и доставката на материали за влагане (т.е. акумулаторни батерии и литий), така че да се постигне съответната правителствена цел за развитие на промишлеността за производство на NEV, част от които са BEV. Мерките в подкрепа на LFP и акумулаторните батерии показват, че е налице намерение за развитие на промишлеността за производство на BEV чрез подпомагане на материалите за влагане нагоре по веригата. Благодарение на подкрепата на ПКНР доставчиците на материали за влагане разполагат със средства за изпълнение на своите публични функции, а именно за развитие на промишлеността за производство на BEV.

(739) Комисията също така проучи дали производителите на акумулаторни батерии също са получавали финансова подкрепа от ПКНР, която им е позволила да прилагат националните политики и да действат като публични органи. С оглед на ограничената информация, с която разполага Комисията поради липса на съдействие, тя трябваше да се позове на наличните факти. В това отношение Комисията използва публично достъпна информация относно CATL и информацията, предоставена от производителите на акумулаторни батерии, свързани с групите Geely и SAIC.

(740) Наличната информация, свързана с CATL, показа, че това дружество е успяло да се превърне в печелившо и влиятелно дружество благодарение на правителствената подкрепа и характеристиките на китайския вътрешен пазар. По-специално публичните източници сочат, че до 2020 г. държавното финансиране е възлизало на една пета от нетните му приходи ([297]). Тази подкрепа беше потвърдена от по-скорошна публикация, която показва, че „CATL е получило 5,72 милиарда юана (790 милиона щатски долара) през 2023 г., което е повече от два пъти повече от предходната година“ и представлява „13 % от нетната му печалба“ ([298]).

(741) Комисията също така установи, че производителите на акумулаторни батерии, свързани с групите Geely и SAIC, които са предоставили въпросник, също са се възползвали от подлежащи на изравняване субсидии, като например преференциално финансиране, програми за освобождаване от данъци и намаляване на данъци и безвъзмездни средства. Това е в съответствие и с констатациите на Комисията, описани в съображение 735.

(742) При липсата на съдействие от страна на несвързаните доставчици на LFP Комисията не можа да установи дали доставчиците на LFP също са се възползвали от правителствена подкрепа по начин, подобен на този на производителите на акумулаторни батерии. Въпреки това, като се имат предвид действащата нормативна уредба и националните политики, Комисията би могла да направи изводи, че подобно на производителите на акумулаторни батерии производителите на LFP също са се възползвали от правителствена финансова подкрепа под различни форми.

(743) Поради това Комисията стигна до заключението, че ПКНР изкуствено съхранило платежоспособността на производителите на акумулаторни батерии и производителите на LFP, за да им позволи да упражняват своите държавни правомощия да продават акумулаторни батерии и LFP срещу по-ниско от адекватното възнаграждение на китайските производители на BEV.

б) *Мерки на ПКНР по отношение на ценообразуването на акумулаторните батерии и намаляването на разходите за промишлеността за производство на BEV*

(744) ПКНР е приложило няколко мерки, за да гарантира, че акумулаторните батерии и материалите за влагане за тях ще бъдат доставяни на ниски цени за промишлеността за производство на BEV. Освен това ПКНР е гарантирало, че съответните разходи на промишлеността за производство на BEV за такива важни материали за влагане за производството на BEV ще бъдат намалени. Тези мерки очевидно са облагодетелствали промишлеността за производство на BEV. Това се вижда, наред с другото, от следните документи.

(745) В плана за NEV за периода 2012—2020 г. вече бяха включени конкретни инструкции относно разходите за акумулаторни батерии, като се предвижда до 2015 г. акумулаторните модули да струват по-малко от 2 юана/Wh, като тези разходи следва да бъдат допълнително намалени до по-малко от 1.5 юана/Wh до 2020 г. ([299]). В плана се предвижда също така създаването на 2—3 водещи предприятия за производство на акумулаторни батерии с мащаб за производство и продажба над 10 милиарда Wh и за създаване на 2—3 опорни предприятия за производство на положителни и отрицателни електроди, електролити и други ключови материали ([300]). Планът показва как правителството е изиграло ключова роля в развитието на промишлеността, като „се е придържало към комбинацията от правителствени насоки и движещата сила на пазара“. По-специално през първоначалния период правителството „активно предоставя насоки за планиране и политически стимули, събира научни, технологични и промишлени ресурси, насърчава разработването и производството на енергоспестяващи превозни средства и превозни средства, използващи нови енергийни източници, и направлява потреблението на пазара“ ([301]). Това е било постигнато чрез разпределяне на централни фондове, данъчни преференциални политики и подкрепа от финансовите институции ([302]).

(746) Планът за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г., разработен в съответствие с целите, определени в инициативата „Произведено в Китай 2025“, определя три основни задачи: първо, „допълнително намаляване на разходите и гарантиране на доставките на висококачествени акумулаторни батерии преди 2018 г.“; второ, „до 2020 г. се цели специфичната за системата енергийна плътност да достигне 260 Wh/kg, а разходите да бъдат намалени до по-малко от 1 юан/Wh; трето, до 2025 г. енергийната плътност ще достигне 500 Wh/kg“.

([297]) Вж. годишния доклад на CATL за 2020 г., както и: Защо китайско дружество е водещо в областта на акумулаторните батерии за електрически автомобили, The New York Times, 22 декември 2021 г., на разположение на адрес: https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html

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

([299]) Раздел 5(1), План за NEV за периода 2012—2020 г.

([300]) Раздел 2(2), План за NEV за периода 2012—2020 г.

([301]) Раздел 2(2), План за NEV за периода 2012—2020 г.

([302]) Раздел 5(2) и 5(3), План за NEV за периода 2012—2020 г.

(747) В това отношение доказателствата за пределните цени показват, че доставките на тези стоки, регулирани от ПКНР, се превръщат в държавна функция, която след това се изпълнява от доставчиците на материали за влагане, действащи като публични органи. ПКНР определя много конкретни цели за качествено развитие с цел постигане на стабилност на пазара и намаляване на разходите. Поради това растежът на промишлеността за производство на акумулаторни батерии трябва да бъде „координиран“ ([303]), а научноизследователската и развойната дейност е насочена към подобряване на литиевойонните акумулаторни батерии ([304]), които са основният вид батерии, използвани за BEV. За постигането на тези цели планът за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г. предвижда „увеличаване на политическата подкрепа“ ([305]). Тази политическа подкрепа включва „ръководната роля на правителството“ и „освобождаване от акцизния данък, ако продуктът (акумулаторната батерия) е допустим; предприятията за производство на акумулаторни батерии имат право да се възползват от данъчни стимули като тези за високотехнологични предприятия, трансфер на технологии и технологично развитие“ ([306]).

(748) Планът за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г. обхваща също така отношенията между правителството и промишлените сдружения, както се подчертава в раздел 4(3) от плана, като „позволява пълноценно изпълнение на ролята на промишлените сдружения и други организации, насърчава обмена и сътрудничеството по [...] политически мерки и предложения, укрепва управлението на самодисциплината в промишлеността и насърчава координираното развитие на промишлеността за производство на акумулаторни батерии и свързаните с нея отрасли“. Ролята на промишлените сдружения в китайската икономическа система ще бъде разгледана в съображение 778.

(749) Преди всичко правителствената намеса по цялата верига на доставки и нейната цел за намаляване на цените в полза на промишлеността за производство на акумулаторни батерии е видна от Известието относно промишлеността за производство на акумулаторни батерии, в което се предвижда сътрудничество между участниците нагоре и надолу по веригата „за стабилизиране на очакванията, изясняване на количеството и цената, гарантиране на доставките и печелившо сътрудничество“ ([307]). В Известието относно промишлеността за производство на акумулаторни батерии също така се дават указания на отделите за надзор на местните пазари да „засилят надзора и стриктно да разследват и да се справят със запасяването, ценовата политика, нелоялната конкуренция и други видове поведение нагоре и надолу по веригата в промишлеността за производство на литиеви акумулаторни батерии, така че да се поддържа пазарният ред“ ([308]).

(750) Това допълнително показва колко широко разпространена е намесата на ПКНР, за да се гарантира проактивно, че цените във веригата за доставки на акумулаторни батерии трябва да бъдат приведени в съответствие надолу, за да се благоприятства стабилността на пазара в полза на производителите на BEV. Поради това ПКНР е определило доставките на тези стоки на определена цена като правителствена функция, която от своя страна се изпълнява от публични органи.

(751) Още по-показателно е, че намесата на правителството върху цените на суровините на вътрешния пазар е отразена и в изявленията за пресата, направени от MIIT. По време на пресконференция, проведена в Пекин през април 2022 г. относно покачването на цените на суровините, използвани за производството на електрически автомобили, говорител на MIIT заяви, че „[цените на суровините] ще бъдат тласнати обратно към разумното равнище във възможно най-кратък срок“, че „министерството ще спомогне за ускоряване на развитието на местните ресурси в Китай“ и че „стабилното функциониране на сектора е подложено на голям натиск, който изисква всички заинтересовани страни да се справят заедно с този проблем“ ([309]). Това беше продължение на симпозиум, проведен през март 2022 г. от MIIT и Отдела за суровинната промишленост и Първия отдел на MIIT за производство на оборудване, заедно с отдела по цените на НКРР и Държавната администрация за регулиране на пазара във връзка с увеличенията на цените на материалите нагоре по веригата за производство на акумулаторни батерии ([310]). На срещата присъстваха Китайската асоциация на производителите на цветни метали (CNMIA), Китайската асоциация на автомобилните производители (CAAM) и Китайския алианс на предприятията за производство на автомобилни акумулаторни батерии (CAPBIIA) и други промишлени организации, както и съответните лица, отговарящи за ключови предприятия нагоре и надолу по веригата в развитието на литиевите ресурси, производството на литиева сол, катодните материали, акумулаторните батерии и други промишлени вериги ([311]).

([303]) Раздел 1(2), План за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г.
([304]) Раздел 2(2), План за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г.
([305]) Раздел 4(1), План за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г.
([306]) Раздел 4(1), План за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г.
([307]) Вж. точка 2 от Известието относно промишлеността за производство на акумулаторни батерии.
([308]) Пак там.
([309]) Министерство си поставя за цел стабилизиране на покачването на цените, засягащо автомобилната промишленост, Държавен съвет на Китайската народна република, 25 април 2022 г. На разположение на адрес: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html
([310]) На разположение на адрес: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) На разположение на адрес: https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) Намаляването на разходите е особено подчертано във възложените от правителството насоки за промишлеността за производство на литиевойонни акумулаторни батерии. В стандартизираните условия от 2021 г. се предлагат технически стандарти, като например минимална енергийна плътност на акумулаторните блокове от 180 Wh/kg ([312]), и „насочване на предприятията към намаляване на производствените проекти, които просто разширяват производствения капацитет, засилване на технологичните иновации, подобряване на качеството на продуктите и намаляване на производствените разходи“ ([313]).

(753) Комисията също така установи, че някои от суровините, използвани в производството на акумулаторни батерии, подлежат на ограничения на износа, като например мерки за контрол на износа и невъзстановяване на ДДС на национално равнище, ако бъдат изнесени. Заявената цел на политиката на тези мерки е да се възпре техният износ и да се създаде свръхпредлагане на вътрешния пазар, така че да има евтини цени на вътрешния пазар и в достатъчни количества в полза на местните промишлени отрасли надолу по веригата, включително производителите на BEV.

(754) В това отношение Комисията установи, че LFP, видът литий, използван в акумулаторните батерии, не подлежи на възстановяването на 13 % ДДС при износ, което прави цената на тези суровини на вътрешния пазар изкуствено по-ниска за вътрешно потребление.

(755) От 2006 г. китайското правителство налага временни ограничения върху износа на стоки, свързани с графит, с „Решение относно временния контрол върху износа на продукти, свързани с графит“ (Съобщение № 50 [2006 г.]) ([314]). Решението налага временни мерки за контрол върху износа на седем вида продукти, свързани с графит ([315]). Временните мерки за контрол на износа са отменени със съобщението „Оптимизиране и адаптиране на временните мерки за контрол на износа на графитни изделия“ (Съобщение № 39 [2023 г.]) ([316]), публикувано на 20 октомври 2023 г. и в сила от 1 декември 2023 г. В същото време с мерки на политиката се добавят два нови вида графитни продукти към списъка за контрол на износа. Графитът подлежи също така на ограничения върху износа под формата на невъзстановяване на националния ДДС в размер 13 %, ако бъде изнесен ([317]).

(756) Комисията също така установи, че някои видове мед подлежат на износно мито в размер на 30 % съгласно плана за корекция на митата от 2022 г. ([318]) и плана за корекция на митата от 2023 г. ([319]). Въз основа на съответния код по ХС се налага допълнителна временна експортна такса в размер на 5—15 %.

(757) И накрая, Комисията установи също така, че Китай консолидира своята промишленост за редкоземни метали, която също е необходима за производството на акумулаторни батерии от BEV, за да контролира, наред с другото, равнищата на ценообразуване и да гарантира постигането на стратегически, икономически цели и цели за устойчивост. По-специално през декември 2021 г. три държавни субекта се сляха, за да създадат China Rare Earth Group Co. Ltd, която обхваща около 62 % от общите доставки на тежки редкоземни метали в Китай ([320]). Впоследствие на национално равнище правителството предприе други мерки, като например налагането на ограничения върху износа, със същата цел да увеличи доставките за местните производители с евтини и налични суровини, необходими за производството, наред с другото, на BEV.

в) *Заключение*

(758) В заключение правителствените насоки, становища и разпоредби относно промишлеността за производство на BEV показват, че правителството насочва промишлеността към развитие и подобряване чрез намаляване на разходите и стабилно предлагане на ключови суровини. Освен това правителството е създало система за ясен и постоянен контрол и наблюдение на ценообразуването на акумулаторните батерии и суровините за тях, за да гарантира, че промишлеността за производство на BEV може да ги набави на ниски цени и в достатъчни количества.

([312]) Вж. раздел III, точка 1 от стандартизираните условия.
([313]) Вж. раздел I, точка 3 от стандартизираните условия.
([314]) На разположение на адрес: http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html
([315]) Кодове по ХС: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000, и 8545900000.
([316]) На разположение на адрес: http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml
([317]) Вж. кодове по ХС: 38011000 на адрес: https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html
([318]) На разположение на адрес: http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, вж. изложение 7.
([319]) На разположение на адрес: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, вж. изложение 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Всичко гореизложено показва, че ПКНР е установило на централно и местно равнище редица политики и мерки, насочени към доставчиците на акумулаторни батерии и материали за влагане, за да подкрепи в крайна сметка промишлеността за производство на BEV. Всички тези суровини представляват значителна част от производствените разходи на BEV. В резултат на тези политики ПКНР определя цели за гарантиране на стабилно и широко предлагане на тези акумулаторни батерии и материали за влагане, съчетано с по-ниски цени, в полза на производителите на BEV под формата на значително намаляване на разходите, като по този начин им се дава възможност да продават BEV на по-ниски цени, включително на пазара на Съюза. Доказателствата за финансовата подкрепа, предоставена на производителите на акумулаторни батерии, бяха разгледани в съображения 739 — 743.

1) *Връзка между доставчиците на материали за влагане и ПКНР*

(760) След като анализира правната и икономическата рамка, в която работят доставчиците на материали за влагане, силно продиктувани от целите на политиката на ПКНР за развитие на промишлеността за производство на BEV чрез доставчиците на суровини, Комисията също така анализира характеристиките на китайския вътрешен пазар на акумулаторни батерии, доказателствата за държавно присъствие/собственост по отношение на доставчиците на материали за влагане, както и други признаци, че ПКНР е упражнявало значителен контрол върху тези субекти (включително техните организационни характеристики, веригите на правомощията за вземане на решения и цялостните отношения с ПКНР).

(761) Комисията потърси информация относно *структурата на вътрешния пазар на акумулаторните батерии*. Както е обяснено в раздел 3.3.1.2, ПКНР не оказа съдействие по отношение на доставчиците на материали за влагане, действащи на китайския вътрешен пазар, включително доставчиците на акумулаторни батерии за BEV, и не предостави разяснения или ключова информация относно вътрешния пазар на акумулаторни батерии. Поради това се наложи Комисията да направи своите заключения въз основа на наличните факти в съответствие с член 28 от основния регламент.

(762) В това отношение Комисията използва четири набора от информация, т.е. информацията, представена в доклада на Rhodium ([321]), географския баланс на пазара на електрохимичните елементи, представен от Benchmark Mineral Intelligence (BMI) ([322]), доклад от Китайския алианс на предприятията за производство на автомобилни акумулаторни батерии ([323]) и информацията, предоставена от включените в извадката групи, закупили акумулаторните батерии.

(763) Информацията, представена в доклада на Rhodium, показва, че „с изключение на LG Energy Solution, китайският пазар на акумулаторни батерии за електрически превозни средства е доминиран от местни участници“ ([324]). По-конкретно, докладът показва, че през 2021 г. притежаваните от Китай производители на акумулаторни батерии са притежавали над 88 % пазарен дял на китайския вътрешен пазар, оставяйки само 4 % пазарен дял на производителите на акумулаторни батерии, притежавани от чуждестранни собственици. Що се отнася до останалите 8 %, не е посочена държавата на произход. Въпреки това, като се има предвид ограниченият дял на основните чуждестранни доставчици на акумулаторни батерии на китайския пазар и при липсата на съдействие от страна на ПКНР, Комисията стигна до заключението, че другите производители също биха били собственост на Китай. В същия доклад се установява също така, че през 2020 г. CATL е имало над 52 % пазарен дял на китайския пазар. При липсата на информация за противното Комисията стигна до заключението, че тези констатации са били валидни и по време на разследвания период.

(764) Комисията също така установи, че десетте идентифицирани производители на акумулаторни батерии, представени в доклада на Rhodium, са били членове на CBIA (или на неговия изпълнителен съвет), на CIAPS и/или са били частично държавна собственост. Докато през 2021 г. членовете на CBIA и CIAPS са представлявали над 86 % от пазарния дял, то членовете, заемащи длъжността заместник-председател или заседаващи в изпълнителния съвет, са притежавали пазарен дял от над 62 %. В доклада също така се посочва, че съществува набор от политики, насочени към облагодетелстване на китайските местни доставчици на акумулаторни батерии ([325]).

([321]) Нарушения на международните пазари и Китай: Държавна подкрепа за промишлеността за производство на акумулаторни батерии за електрически превозни средства, Rhodium Group, декември 2022 г. (наричан по-долу „Доклада на Rhodium“), стр. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) Вж. доклада на Китайския алианс на предприятията за производство на автомобилни акумулаторни батерии, публикуван на 11 януари 2024 г. и достъпен на следния адрес: https://libattery.ofweek.com/2024-01/ART-36001-8120-30623203.html#:~:text=%E8%BD%A6%E9%87%8FTOP15%E3%80%82-,2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E5%B9%B4%E5%9B%BD%E5%86%85%E4%B8%89%E5%85%83%E5%8A%A8%E5%8A%9B%E7%94%B5%E6%B1%A0%E4%BC%81%E4%B8%9A,%E5%8A%9B%E7%A5%9E%E3%80%81%E5%B7%A8%E6%B9%BE%E6%8A%80%E7%A0%94%E3%80%82&text=%E5%8D%AB%E8%93%9D%E6%96%B0%E8%83%BD%E6%BA%90%E3%80%81%E5%B7%A8,%E7%AC%AC11%E4%B8%8E%E7%AC%AC15%E3%80%82

([324]) Доклад на Rhodium, стр. 41.

([325]) Доклад на Rhodium, стр. 58.

(765) Географският пазарен баланс на пазара на електрохимичните елементи, представен от BMI ([326]), показва, че китайското предлагане на акумулаторни батерии е представлявало над 170 % от местното търсене през 2022 г. и 2023 г., което също показва явно господстващо положение на китайските производители на акумулаторни батерии на техния местен пазар.

(766) Освен това в доклада на Китайския алианс на предприятията за производство на автомобилни акумулаторни батерии се посочва, че около 97 % от пазарния дял на инсталирания капацитет ([327]) през 2023 г. се държи от китайски местни производители на батерии. Китайските членове на CBIA, произвеждащи акумулаторни батерии, са представлявали най-малко 66 % от пазарния дял, а BYD, вторият най-голям производител, представляващ 27 % от инсталирания капацитет на Китай през 2023 г., е част от CIAPS. Едно дружество, China Aviation Lithium Battery (CALB), е било член на изпълнителния съвет на CBIA и държавно предприятие. Само CATL е представлявало над 40 % от общия инсталиран капацитет на Китай през 2023 г. и е член на изпълнителния съвет на CBIA.

(767) Комисията също така отбеляза, че CBIA и CIAPS не публикуват онлайн пълния списък на своите членове. Комисията успя да установи участието на дружествата в CBIA, CIAPS и други промишлени сдружения, като разгледа техните годишни доклади и друга информация, достъпна онлайн, като например списъка на членовете на техните изпълнителни органи. При липсата на информация от ПКНР, както и на официални публични данни, обхващащи пълния списък на членовете на CBIA и CIAPS, Комисията направи изводи, че дори и повече доставчици на акумулаторни батерии биха могли да са членове на тези сдружения.

(768) В крайна сметка, въпреки че не може да се направи заключение по отношение на стойността на покупките на акумулаторни батерии, направени от групата SAIC, поради неоказването на съдействие от нейна страна, Комисията установи, че всички доставчици на акумулаторни батерии, за които е докладвала, са разположени в КНР. Що се отнася до групата Geely, поне 65 % от покупките са били направени от дружества, които са членове на CBIA, CIAPS или са частично държавна собственост. Що се отнася до групата SAIC, въпреки че не може да бъде проверена никаква информация относно покупната стойност или обем, информацията в досието показва, че нейните четири основни доставчика на акумулаторни батерии са били частично пряко или непряко притежавани от държавата, членове на CBIA или тясно свързани с него чрез един от акционерите на доставчиците (CATL).

(769) Въз основа на гореизложеното Комисията стигна до заключението, че китайският вътрешен пазар се обслужва почти изключително от местни доставчици на акумулаторни батерии. По-голямата част от тези доставчици са членове на сдружения като CBIA и CIAPS и/или са държавна собственост.

(770) Освен това Комисията проучи *отношенията между ПКНР и доставчиците на акумулаторни батерии*, за да установи дали правителството е упражнявало значителен контрол върху разглежданите субекти и тяхното поведение на пазара. Ролята на сдруженията е от решаващо значение, за да се покаже как ПКНР, чрез сдруженията, гарантира изпълнението на своите цели на политиката за развитие на промишлеността за производство на BEV.

(771) При липсата на информация от ПКНР относно броя и друга информация относно формалните признаци за държавна собственост и контрол върху местните доставчици на акумулаторни батерии за BEV, Комисията трябваше да разчита на наличните факти по смисъла на член 28 от основния регламент. За тази цел Комисията анализира положението на доставчиците на акумулаторни батерии от двете неинтегрирани групи, включени в извадката (групите Geely и SAIC). Както беше посочено по-горе, ПКНР не предостави поисканата информация относно собствеността и контрола върху доставчиците на акумулаторни батерии и/или сдруженията на производителите на акумулаторни батерии. Освен това несвързаните доставчици на акумулаторни батерии за групите Geely и SAIC не предоставиха отговори на въпросника и информация относно собствеността и контрола от страна на ПКНР. Поради това Комисията трябваше да потърси тази информация в публичното пространство. Когато Комисията не беше в състояние да намери информация, която е обществено достояние, тя трябваше да направи изводи въз основа на член 28 от основния регламент.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/
([327]) Вж. бележка под линия 323, таблица 4.

(772) Що се отнася до групата SAIC, въпреки че не може да бъде проверена информация относно покупната стойност или обема, информацията в досието показва, че четирите основни доставчици на акумулаторни батерии на групата SAIC, представляващи значителен дял от нейните покупки на акумулаторни батерии, са частично пряко или непряко притежавани от държавата. Що се отнася до групата Geely, беше установено, че 3-ма от 14-те ѝ доставчици на акумулаторни батерии са частично държавна собственост. Беше установено, че голям дял от доставчиците на акумулаторни батерии на групите SAIC и Geely също са част от промишлени сдружения. Освен това Комисията установи, че от десетте най-големи производители на акумулаторни батерии, представени в доклада на Rhodium ([328]) и осъществяващи дейност на китайския вътрешен пазар през 2020 г., най-малко 7 са били частично държавна собственост.

(773) Както вече беше посочено в съображение 763, доставчиците на акумулаторни батерии, за които е установено, че са част от CBIA или CIAPS, са представлявали над 86 % от пазарния дял в Китай през 2020 г. CALB е както член на изпълнителния съвет на CBIA, така и държавно предприятие (съображение 765). CATL, ключов оператор на китайския пазар, на който се падат 52 % от общия китайски вътрешен пазар през 2020 г., е пряк и непряк (чрез съвместни предприятия) доставчик на групите Geely и SAIC и член на изпълнителния съвет на CBIA.

(774) При липсата на съдействие от страна на ПКНР, Комисията трябваше да разчита на публично достъпна информация, за да определи кои от тези доставчици са членове на сдружения. Комисията отбеляза, че CBIA и CIAPS не публикуват онлайн пълния списък на своите членове. Комисията все пак успя да установи участието на дружествата в CBIA, CIAPS и други промишлени сдружения, като разгледа техните годишни доклади и друга информация, достъпна онлайн, като например списъка на членовете на техните изпълнителни органи. При липсата на информация от ПКНР, както и на официални публични данни, обхващащи пълния списък на членовете на CBIA и CIAPS, Комисията направи изводи, че дори и повече доставчици вероятно са членове на тези сдружения.

(775) Освен това CBIA публикува само списъка на членовете на изпълнителния си съвет и на „новите си членове“. Последната категория включва членовете, присъединили се от март 2017 г. насетне, а сдружението е основано през 1988 г. Според информацията онлайн сдружението има повече от 500 членове ([329]). Комисията потърси информация за членовете, включени в непълния списък, достъпен онлайн, и установи, че някои ДП са част от него, включително не само доставчици на суровини и производители на акумулаторни батерии, но и държавни инвестиционни фондове и научноизследователски институти. Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че ПКНР може да упражнява пряк контрол върху субекти, обхващащи широк кръг от основни участници не само в сектора на акумулаторните батерии и лития, необходим за акумулаторните батерии, но и в сектора на BEV като цяло. Фактът, че няколко участници по цялата верига на доставки на BEV са част от CBIA, допълнително потвърждава доказателствата, че ПКНР е изградило рамка, обхващаща всички равнища на веригата на доставки.

(776) Комисията анализира устава на CBIA и CIAPS, за да оцени равнището на правителствения контрол върху сдруженията и техните членове. За тази цел Комисията трябваше да разчита изцяло на наличните факти в съответствие с член 28 от основния регламент поради отказа на ПКНР да предостави информация относно характеристиките на своя пазар и относно сдруженията, за които Комисията поиска информация, включително CBIA и CIAPS (съображение 279).

(777) В коментарите си относно прилагането на член 28, както е описано подробно в съображение 282, ПКНР отрече всякакъв контрол върху CBIA и официална връзка със сдружението. Разследването обаче разкри, че твърдението на ПКНР, че то няма контрол върху CBIA и че сдружението формално не е свързано с ПКНР, е фактически неправилно. Напротив, Комисията установи, че ПКНР упражнява контрол върху CBIA, както и върху CIAPS.

([328]) Доклад на Rhodium, стр. 58.

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

(778) Първо, CBIA е промишлено сдружение под прякото ръководство на Държавния съвет. Държавният съвет е изпълнителният орган на Общокитайското събрание на народните представители и най-висшият орган на държавната власт в Китай. Той се състои от ограничен брой хора, включително премиера, вицепремиерите и генералния секретар. В член 3 от устава на CBIA ([330]) също така се предвижда, че сдружението „се придържа към цялостните ръководни насоки на Китайската комунистическа партия и [...] създава организации на Китайската комунистическа партия, които да извършват партийните дейности и да осигуряват необходимите условия за дейността на партийните организации“. Следователно CBIA не е независимо сдружение, създадено от участници на пазара и действащо в съответствие с пазарните принципи на свободната икономика, а субект, ръководен от ПКНР и управляван от него чрез Държавния съвет и отговарящ по този начин за постигане на целите на публичната политика, определени от ПКНР.

(779) Много китайски промишлени сдружения определят в своите устави ролята си като мост между правителството и техните членове. Мерките за цялостен надзор на промишлените сдружения и търговските камари, издадени от НКРР, Министерството на гражданските въпроси и осем други служби през 2016 г., призоваха за създаването на партийни организации в промишлените сдружения и търговските камари, като изискванията за укрепване на партията ([331]) се вписват в уставите на промишлените сдружения. Въпреки факта, че през 2019 г. НКРР започна учение с обявена задача за институционално отделяне на промишлените сдружения и търговските камари от правителството, в издадените във връзка с това становища на НКРР ([332]) официално се предвижда разделение на институциите, функциите, финансовите активи и др. и се гарантира не само постоянна финансова зависимост на промишлените сдружения от държавните органи, но и продължаващ пълен контрол на ККП върху тях: „Работните органи на социалните организации за укрепване на партията на всички равнища [...] засилват конкретните насоки, активно насърчават укрепване на партията в отделените от производството промишлени сдружения и търговски камари, [...] изцяло засилват водещата роля на партията по отношение на промишлените сдружения и търговските камари и гарантират, че работата на партията е непрекъсната и ролята на партийните организации не е отслабена в процеса на отделяне. [...] Работните органи на социалните организации за укрепване на партията на всички равнища призовават промишлените сдружения и търговските камари да въведат в устава си изискването за работа по укрепване на партията, така че да се допълнят работните механизми, гарантиращи участието на партийните организации във вземането на решения по важни въпроси и да се стандартизира управлението“ ([333]). Становищата също така гарантираха финансова зависимост на промишлените сдружения от държавните органи и пълен контрол на ККП върху тях ([334]).

(780) Второ, изпълнителната власт на CBIA се упражнява от съвет на директорите, който се избира от общото събрание, съставено от всички членове на сдружението, сред членуващите в него дружества (член 21 от устава). ПКНР също така участва пълноценно в подбора на кандидатите за съвета на директорите. Съгласно член 22 от устава на CBIA комитетът, който отговаря за подбора на кандидатите, включва „представители на надзорния съвет“ и „представители на партийната организация“. В случай че съветът на директорите не може да бъде свикан, членовете на комитета се избират пряко от ръководния орган за укрепване на партията. Органите за укрепване на партията отговарят за всички дейности, свързани с разширяването на партийната идеология. Съгласно Становища относно провеждането на реформата за пълно отделяне на промишлените сдружения и търговските камари от административните органи (наричани по-долу „Становища относно промишлените сдружения“), работните органи на социалните организации за укрепване на партията „изцяло засилват водещата роля на партията по отношение на промишлените сдружения и търговските камари и гарантират, че работата на партията е непрекъсната и ролята на партийните организации не е отслабена в процеса на отделяне. [...] Работните органи на социалните организации за укрепване на партията на всички равнища призовават промишлените сдружения и търговските камари да въведат в устава си изискването за работа по укрепване на партията, така че да се допълнят работните механизми, гарантиращи участието на партийните организации във вземането на решения по важни въпроси и да се стандартизира управлението“ ([335]). Общото събрание на членовете за избор и отстраняване на директори също трябва да бъде свикано с одобрението на ръководния орган за укрепване на партията. Влиянието на

([330]) Устав на Китайското сдружение на производителите на акумулаторни батерии (наричан по-долу „устава на CBIA“), достъпен на http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html

([331]) Работата по укрепване на партията може да бъде разнообразна и в крайна сметка има за цел да разшири влиянието на партията в предприятията, сдруженията, администрациите и др. Официално определение за партийно строителство е достъпно на http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html: „Съдържанието на работата по укрепване на партията е относително богато, включващо редица задачи като политическо, идеологическо, организационно, стилово, и дисциплинарно изграждане, борба с корупцията и изграждане на системи.“

([332]) Становища относно провеждането на реформата за пълно отделяне на промишлените сдружения и търговските камари от административните органи, НКРР, Министерство на гражданските въпроси и др., 14 юни 2019 г.; на разположение на адрес: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

([333]) Раздел 4 от становищата на НКРР.

([334]) Вж. доклада за Китай — раздел 2.3.3, стр. 24—25 и точка 3(2) от становищата на НКРР, според които административните органи се насърчават да закупуват услуги от квалифицирани промишлени сдружения.

([335]) Вж. раздел 2.3.3 от доклада за Китай, стр. 25—26, както и раздел 4 от становищата на НКРР.

правителството върху ежедневните дейности на сдружението се подчертава още повече в член 36 от устава, в който се предвижда, че лицата, отговарящи за сдружението, трябва да „се придържат към цялостните ръководни насоки на Китайската комунистическа партия, да подкрепят социализма с китайски характеристики, решително да прилагат линията, принципите и политиките на партията и да притежават добри политически качества“. Сред лицата, отговарящи за сдружението, са председателят, двадесет и трима заместник-председатели и един генерален секретар. Няколко ДП също се назначават за заместник-председатели. Въз основа на гореизложеното CBIA е не само под ръководството на Държавния съвет, но също така администрацията на CBIA и ключовите лица, отговарящи за неговата работа, остават под контрола на ПКНР.

(781) Освен това в член 46, параграф 5 от неговия устав се предвижда, че надзорният съвет докладва за проблемите, съществуващи в работата на сдружението, на ръководните органи за укрепване на партията и на службите за управление на промишлеността. Припомня се, че в DS379, в контекста на китайските държавни търговски банки („ДТБ“), информацията, която е от значение за преценката дали даден субект е публичен орган, включва и доказателства за назначените от правителството главни изпълнителни директори, при което ККП запазва значително влияние при избора им, както е посочено в съображение 415.

(782) Връзката между CBIA и ПКНР се потвърждава допълнително в доклади на НКРР ([336]) и статии в пресата онлайн. В доклад относно 8-ия конгрес на членовете на CBIA, проведен в Пекин през 2020 г., Zhang Chonghe, председател на Националния съвет на леката промишленост на Китай (CNLIC), част от който е CBIA и от когото получава насоки ([337]), подчерта, че CBIA е служил като „добър помощник на правителството“ ([338]), като е предложил изменения на няколко промишлени политики и е отразил исканията на предприятията към правителството, наред с други постижения. Подобно на CBIA CNLIC е под ръководството на SASAC на Държавния съвет и обхватът на неговата дейност включва участие във формулирането на промишлени планове и промишлени политики, изграждане на промишлени клъстери и региони, насочени към леката промишленост, „стандартизиране на поведението на промишлеността“ и „изпълнение на други задачи, възложени от правителството и съответните ведомства“ ([339]). Всъщност, според самото сдружение, то винаги е било ангажирано да „**служи на правителството**“ [удебеленият шрифт е добавен] ([340]).

(783) Същите разпоредби се прилагат и за CIAPS. Както в случая със CBIA (вж. съображение 779), изпълнителната власт се упражнява от съвета на директорите (член 21). ПКНР участва пълноценно в подбора на кандидатите за съвета на директорите. Съгласно член 22 от устава на CIAPS комитетът, който отговаря за подбора на кандидатите, включва „представители на съвета на директорите, представители на надзорния съвет“ и „представители на партийната организация“. В случай че съветът на директорите не може да бъде свикан, членовете на комитета се избират пряко от ръководния орган за укрепване на партията. По този начин CBIA е не само под ръководството на Държавния съвет, но също така администрацията на CBIA и ключовите лица, отговарящи за неговата работа, остават под контрола на ПКНР. В член 46, параграф 5 от неговия устав също така се предвижда, че надзорният съвет докладва за проблемите, съществуващи в работата на сдружението, на ръководните органи за укрепване на партията и на службите за управление на промишлеността.

([336]) Вж. https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. По-специално Xia Nong, инспектор от първо ниво в отдел „Промишленост“ на Националната комисия за развитие и реформи, изрази надежда, че CBIA „ще продължи да играе добра роля като мост и връзка в контекста на новия двупосочен модел на развитие на укрепване на вътрешния пазар, но и отвореност към външните пазари [...]“.

([337]) Списъкът на сдруженията, които са част от CNLIC, е достъпен на адрес: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) Придържане към целите за укрепване на партията като ръководен принцип за работата на сдружението и насърчаване на трансформацията и модернизирането на промишлеността за производство на акумулаторни батерии и екологосъобразното развитие, Sohu, 31 октомври 2020 г. На разположение на адрес: https://www.sohu.com/a/428642882_118081

([339]) Списъкът на сдруженията, които са част от CNLIC, е достъпен на адрес: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([340]) Meng Xiangfeng, сътрудник на председателя на CATL, и неговата делегация посетиха сдружението за обмен, CBIA, 15 февруари 2023 г. На разположение на адрес: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html

(784) Член 21 от устава на CIAPS предвижда, че директорите на сдружението трябва да „се придържат към цялостните ръководни насоки на ККП, да подкрепят социализма с китайски характеристики, решително да прилагат линията, принципите и политиките на партията и да притежават добри политически качества“. Както и при CBIA, в случай че съветът на директорите не може да бъде свикан, членовете на комитета се избират пряко от ръководния орган за укрепване на партията. CIAPS е не само под ръководството на Държавния съвет, но също така администрацията на сдружението и ключовите лица, отговарящи за неговата работа, остават под контрола на ПКНР.

(785) Както е посочено в съображение 779, ПКНР е създало система, която гарантира, че всички управителни и административни органи на сдружението, като например съветът на директорите, председателят, заместник-председателите и генералният секретар, се избират с цел постигане на напредък по целите на политиката на ККП и ПКНР. Както вече беше подробно разгледано в съображения 197 — 203 и съображения 704 — 705, правната и икономическата среда в КНР, в която извършват дейност доставчиците на материали за влагане за производство на BEV, се характеризира със силен и обширен контрол от страна на правителството. Доказателства за такъв обширен контрол се намират, наред с другото, в член 11 от Конституцията, съгласно който правителството изрично упражнява надзор и контрол и върху непубличните сектори на икономиката (вж. по-специално съображение 199).

(786) Освен това Комисията също така установи присъствието и широкото влияние на членовете и организациите на ККП при множество доставчици на акумулаторни батерии. В съответствие с дружественото право ([341]) не само в ДП, но и в частни дружества „се създава организация на Китайската комунистическа партия, която да извършва дейностите на партията в съответствие с Конституцията на Китайската комунистическа партия. Дружеството осигурява необходимите условия за дейността на партийната организация“. Освен това Становищата от 2017 г. на Централния комитет на ККП и Държавния съвет относно създаване на здравословна среда за развитие на предприемачите, насърчаване на предприемачеството и предоставяне на пълна помощ за ролята на предприемачите ([342]) не оставят никакво съмнение относно ролята на организациите на ККП в дружествата: „Образоване и насочване на частните предприемачи в подкрепа на водещата роля на партията и подпомагане на работата на предприятията по укрепване на партията. Създаване и подобряване на работния механизъм за укрепване на партията на непублични предприятия, активно проучване на различни начини за работа по укрепване на партията и стремеж към разширяване на обхвата на партийната организация и работата в непублични предприятия. Пълноценно изпълнение на основната политическа роля на партийните организации сред работниците и служителите и водещата политическа роля в развитието на предприятията“. Всъщност членовете на ККП в CATL считат, че „работата по укрепване на партията също трябва да насочва развитието на предприятието“ ([343]).

(787) Доказателствата за контрола на ККП не само върху държавните предприятия, но и върху частните субекти, се потвърждават допълнително от разпоредбата на „Насоките за корпоративно управление за дружествата, регистрирани на фондовата борса“, възложени от КРКЦК през 2018 г. ([344]), в които в член 5 се посочва, че „в дружествата, допуснати до борсова търговия, в съответствие с разпоредбите на дружественото право, се създават организации на Китайската комунистическа партия, за да извършват партийни дейности. Допуснатото до борсова търговия дружество осигурява необходимите условия за дейността на партийните организации. Контролираните от държавата дружества, допуснати до борсова търговия, съгласно дружественото право и съответните разпоредби и с оглед на структурата на собствения капитал на дружеството, стопанските му дейности и други действителни условия, включват в устава си съответните изисквания за дейностите по укрепване на партията.“. Това потвърждава, че ККП упражнява влияние върху всички видове дружества в Китай и че може да използва работни единици за укрепване на партията в рамките на предприятията, за да упражнява своето влияние. Освен това някои от най-големите производители на акумулаторни батерии в Китай (CATL, BYD и Gotion) са регистрирани на фондовата борса Shenzhen и са обвързани от насоките, издадени от CRSC. Това се потвърждава от член 12 от устава на CATL, в който се посочва, че дружеството „създава комунистическа партийна организация и извършва партийни дейности в съответствие с разпоредбите на Конституцията на Китайската комунистическа партия. Дружеството осигурява необходимите условия за дейността на партийната организация“ ([345]).

([341]) На разположение на адрес: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml
([342]) На разположение на адрес: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm
([343]) Вж. доклада за медиите https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html
([344]) Вж. https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm
([345]) Вж. устава на CATL от май 2022 г., достъпен на уебсайта на CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Освен това Zeng Yuqun, председател и генерален мениджър на CATL, е също така заместник-председател на Общокитайската федерация на промишлеността и търговията (ACFIC) от декември 2022 г. ([346]). ACFIC е търговска камара, ръководена от ККП, „основно състояща се от частни предприятия и частни икономически субекти“ ([347]). Въз основа на устава на ACFIC нейният обхват на действие включва „укрепване и подобряване на идеологическата и политическата работа на частните икономически субекти“ и „насочване на частните икономически субекти към съзнателното съчетаване на тяхното индивидуално развитие с националното развитие“ (член 1 и член 1, параграф 2). Съгласно член 2 от устава ACFIC отговаря също така за провеждането на разследвания и изследвания във връзка с изпълнението на политиките на ККП. Ръководният принцип на сдружението е също така да подпомага правителството при управлението и обслужването на частната икономика (член 3).

(789) Въз основа, наред с другото, на а) нивото на контрол, упражняван от ПКНР върху китайските промишлени сдружения, анализирани в настоящия раздел (а именно CBIA и CIAPS), б) факта, че повечето китайски производители на акумулаторни батерии на вътрешния пазар са част от тях и в) факта, че CATL, най-големият производител на акумулаторни батерии в Китай, също е бил определен за заместник-председатели на CBIA ([348]) и на ACFIC, търговска камара, ръководена от ККП, с изричното намерение да насочва частните предприятия при прилагането на политиките на ККП, Комисията стигна до заключението, че пазарът на акумулаторни батерии е доминиран от няколко дружества, които се управляват и контролират от държавата чрез участието им в CBIA и CIAPS. Като се има предвид присъствието на ПКНР в управлението на сдруженията, както и насоките на неговите стопански решения, то упражнява значителен контрол върху доставчиците на акумулаторни батерии чрез участието им в CBIA и CIAPS.

2) *Основни характеристики и функции на доставчиците на акумулаторни батерии*

(790) Организацията на доставчиците на материали за влагане чрез сдружения и техните отношения с ПКНР показват как доставчиците на материали за влагане разполагат с държавна власт при изпълнението на публични функции. Вместо да действат като оператори на свободния пазар, доставчиците на материали за влагане изпълняват възложената държавна функция за развитие на промишлеността за производство на BEV. Тези функции се изпълняват от доставчиците на материали за влагане, които имат пряката подкрепа на ПКНР, когато предоставят ключови материали за влагане на производителите на BEV срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

(791) Както вече беше посочено в раздел 3.1, Комисията откри доказателства, че ПКНР има пълен контрол както върху CBIA, така и върху CIAPS и техните членове. Поради това Комисията съсредоточи разследването си върху функциите, изпълнявани от CBIA, CIAPS и техните членове, които могат да се характеризират като държавни.

(792) CBIA участва пълноценно във формулирането на промишлените политики чрез изготвянето на становища и предложения към правителството и в прилагането на законодателната и регулаторната рамка на промишлеността за производство на акумулаторни батерии. В глава II, член 6, параграф 1 и член 6, параграф 10 от устава на CBIA изрично се посочва, че предметът на дейност на сдружението е „да се включи във формулирането и организацията на изпълнението на плана за развитие на промишлеността за производство на акумулаторни батерии [...] и да насърчава изпълнението на плановете и свързаните с тях политики, формулирани от правителството“, както и „да изпълнява други задачи, разрешени или възложени от правителството и съответните ведомства“. В това отношение Комисията припомня, че изпълнението на плановете не е просто индикативна рамка, а е предвидено от закона, включително от Конституцията на КНР ([349]).

(793) Комисията откри доказателства в това отношение на уебсайта на CBIA ([350]). CBIA, заедно с представители на MIIT и ключови предприятия като CATL и Sunwoda, друг по-малък китайски производител на акумулаторни батерии, взеха участие в дискусионна среща, за да формулират „14-ия петгодишен план за развитие на отрасъла на акумулаторните батерии“ ([351]) и да предложат преразглеждане по отношение на промишлените политики, вътрешните и чуждестранните потребителски пазари и екологосъобразното развитие, наред с другото. Според

([346]) Zeng Yuqun, председател на CATL, беше избран за нов заместник-председател на Общокитайската федерация на промишлеността и търговията, The Paper, 13 декември 2022 г. На разположение на адрес: https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html

([347]) Вж. устава на ACFIC, достъпен на адрес: https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/

([348]) Вж. http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Докладът за Китай — глава 4.3.1, стр. 93, както и членове 62, 67 и 89 от Конституцията на Китайската народна република, достъпен на адрес: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html

([350]) Вж. Китайското сдружение на производителите на акумулаторни батерии провежда дискусионна среща относно формулирането на „14-ия петгодишен план за развитие на отрасъла на акумулаторните батерии“, Китайското сдружение на производителите на акумулаторни батерии, 23 август 2021 г. На разположение на адрес: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html

([351]) По-късно финализиран като „14-и петгодишен план за развитие на акумулирането на енергия от нови енергийни източници“. На разположение на адрес: https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf

докладваното на уебсайта на CBIA работната група и MIIT са работили в тясно сътрудничество по изготвянето на плана, „за да може той да се превърне в ръководен документ, който може да насочва сектора и да служи на правителството и предприятията“.

(794) Също така беше установено, че CBIA разполага с изключителни правомощия за „укрепване на промишлената дисциплина“ и за регулиране на дейностите на сдружението, промишлеността и членовете, както и за координиране на отношенията между членовете ([352]). Както е посочено в съображения 747 и 748, в няколко национални плана са дадени конкретни указания за укрепване на промишлеността, самодисциплина и пазарно поведение. Член 11 от устава на CBIA предвижда, че членовете спазват правилата на сдружението и изпълняват неговите решения.

(795) В допълнение към доказателствата, съдържащи се в устава на CBIA, в представянето на сдружението на неговия уебсайт се посочва, че неговата цел е „да отразява изискванията на предприятията и промишлеността, да регулира поведението на предприятията и промишлеността, да защитава законните права и интереси на своите членове, да прилага националните политики и закони, да насърчава непрекъснатото подобряване на икономиката, технологиите и управленското равнище на цялата промишленост и да насърчава развитието на цялата промишленост, [...] да стимулира пазара за промишлеността [...] и да координира въпросите, свързани с корпоративното производство, продажбите и износа“ ([353]). Според манифеста на CBIA ([354]) мисията на сдружението е да „обслужва изцяло нуждите на членовете, развитието на промишлеността и да следва дадените от правителството насоки“ и целта е „да се създаде първокласно сдружение, което да ръководи развитието на световната промишленост за производство на акумулаторни батерии“. Въз основа на член 2 от устава дейността на сдружението следва да служи и като мост между правителството и членовете. Съгласно член 10, параграф 2 от устава на CBIA членовете също упражняват надзор върху работата на сдружението.

(796) CIAPS е друго сдружение, състоящо се от предприятия и институции, свързани с промишлеността за производство на акумулаторни батерии. Целта на сдружението е не само да служи на своите членове, но и да им помага да разширяват дейността си на вътрешните и чуждестранните пазари, както и да насърчава цялостния технологичен напредък и развитието на промишлеността. Подобно на CBIA, член 3 от устава на CIAPS ([355]) предвижда, че сдружението се придържа към ръководните насоки на Китайската комунистическа партия, спазва националните политики и осъществява партийна дейност. На CIAPS е възложено също така да отправя препоръки към правителствените служби относно формулирането на политики и разпоредби в сектора на акумулаторните батерии (член 6, параграф 1) и да служи за връзка с правителството, като предава исканията на членовете на правителството и на свой ред подпомага членовете при изпълнението на правителствените политики (член 6, параграф 1), организира формулирането на правила и разпоредби в сектора, „подпомага правителството при регулирането на пазарното поведение, разширява пазарите за членовете, създава условия за изграждане на външна среда на лоялна и организирана конкуренция“ и защитава интересите както на своите членове, така и на промишлеността (член 6, параграф 3). Накрая, в член 6, параграф 14 се предвижда, че сдружението „предприема мерки, възложени от държавните ведомства, и извършва други дейности, които са от полза за промишлеността“. Членовете на CIAPS имат също така правомощието да упражняват надзор върху работата на сдружението (член 10).

(797) Освен това в член 11 от устава на CIAPS на членовете му се налагат задължения да „спазват устава и различните правила на сдружението и да изпълняват решенията му“.

(798) Поради това CIAPS не само изпълнява консултативни функции за правителството и действа като посредник между ПКНР и своите членове, но и разполага с извънредните правомощия да регулира пазарното поведение на своите членове, както и на други субекти, осъществяващи дейност в промишлеността за производство на акумулаторни батерии. Подобни разпоредби относно пазарното поведение на техните участници и механизъм за ценообразуване са включени в устава на Сдружението на производителите на акумулаторни батерии в Shenzhen (SBIA), част от което е Sunwoda. SBIA е под ръководството на властите на Shenzhen и изрично и за него изрично е предвидено, че осигурява координация при ценови спорове между неговите членове. По-специално в устава на SBIA се посочва, че „под ръководство на службата за управление на цените, то осъществява надзор на ценообразуването на продуктите или услугите в промишления отрасъл, осигурява координация при ценови спорове между членовете му и поддържа лоялна конкуренция“ ([356]).

([352]) Вж. член 6, параграф 8 от устава на CBIA.
([353]) На разположение на адрес: http://www.chinabattery.org/detail/1101.html
([354]) Вж. http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html
([355]) На разположение на адрес: https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html
([356]) Вж. член 8, параграф 8 от устава на SBIA, на разположение на адрес: http://www.szbattery.org/bylaws.html

(799) Както в случая със CBIA, членовете на CIAPS разполагат с държавна власт, в смисъл че имат правомощия, индивидуално и колективно, да оказват влияние и да вземат решения, за да може сдружението да изпълнява задължения или функции от името на правителството за развитието на промишлеността за производство на BEV. Тези сдружения също така упражняват държавни функции, тъй като тяхната роля е да прилагат политиките на ПКНР за доставки на акумулаторни батерии и суровини на ниски цени за развитието на промишлеността за производство на BEV и да упражняват надзор върху пълното спазване на тези политики от страна на всички съответни доставчици. С оглед на това Комисията счита сдружението CIAPS и неговите членове за „публични органи“ по смисъла на член 1, параграф 1, буква а), точка 1 от Споразумението за СИМ.

(800) Освен това Комисията оцени дали доставчиците на акумулаторни батерии поотделно, и по-специално CATL, основен оператор на китайския вътрешен пазар, притежават държавна власт и дали упражняват тази власт в изпълнение на държавни функции. Доказателствата показаха, че доставчиците на акумулаторни батерии спазват и изпълняват целите на политиката на ПКНР, определени в раздел 3.7.2.1.1, буква а), точка 1, и по този начин изпълняват държавни функции.

(801) Ролята на публичен орган, упражняващ държавни функции, се илюстрира добре от поведението на CATL на пазара на акумулаторни батерии и BEV, при което CATL е изградило мрежа от стратегически съвместни предприятия със следните държавни предприятия: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive, а по-наскоро и с BAIC ([357]). Тези партньорства показват тесни връзки с правителството, които спомагат не само за консолидиране на позицията на CATL, но също така са от полза за сектора на BEV, доколкото осигуряват стабилни доставки за тези производители на BEV от член на изпълнителния съвет на CBIA ([358]). В същия дух CATL е подписало и споразумение за съвместно предприятие с групата Geely ([359]), чиято цел е да се гарантира „стабилно снабдяване“ и „да се понижи цената на обществените поръчки за части и следователно да се повиши конкурентоспособността на електрическите автомобили“. Това показва, че тази динамика не се ограничава до държавните производители на BEV, а също така влияе върху поведението на частните дружества.

(802) По отношение на сделките със свързани дружества Комисията установи, че член 46 от устава на CATL предвижда, че сделките между дружеството и свързаните с него лица могат да бъдат освободени от задължението да бъдат представяни за обсъждане на събранието на акционерите, когато [...] „ценообразуването на сделката между свързани лица се определя от държавата“ ([360]). Подобна разпоредба се съдържа в член 22 от системата на CATL за управление на трансакциите между свързани лица ([361]). Комисията счете, че такава разпоредба не би била необходима, ако нямаше определяни от държавата цени в този отрасъл, по-специално при закупуване/продажба на суровини и/или акумулаторни батерии. Като се имат предвид горепосочените съвместни предприятия, подписани между CATL и държавни производители на BEV, съществуването на съвместни предприятия между CATL и двамата неинтегрирани включени в извадката производители, както и големият дял на покупките на акумулаторни батерии, направени от групите Geely и SAIC от CATL, изглежда, че ПКНР играе ключова роля в ценовия механизъм, свързан с акумулаторните батерии, доставяни на промишлеността за производство на BEV, и че CATL упражнява държавна власт при изпълнението на своите функции.

([357]) Faw/CATL учредява ново дружество, Ningde, популярна марка, обединила шестима партньори — държавни предприятия, Sohu, 26 април 2024 г. На разположение на адрес: https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) Относно SAIC вж. „CATL, съвместните предприятия на SAIC отбелязват първите стъпки към базова фаза II за акумулаторните батерии“, Gasgoo, 22 юни 2021 г. На разположение на адрес: https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html
Вж. последния параграф: *„Това споразумение ни дава възможност да започнат дискусии по широк кръг от области, включително съвместно развитие, стабилни доставки [...]“*.
Относно FAW вж. „Китайското предприятие FAW осигурява доставки на акумулаторни батерии за NEV като се обединява с водещото дружество в областта на енергията — CATL“, Yicai, 28 февруари 2019 г., на разположение на адрес: https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: *„За FAW това обединение може да осигури стабилен поток от захранващи устройства на конкурентна цена“*
Що се отнася до GAC, вж. „GAC и CATL постигат съгласие за създаване на две съвместни предприятия“, група GAC, 19 юли 2018 г. На разположение на адрес: https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: *„За GAC това сътрудничество ще осигури стабилни доставки на основни компоненти за превозни средства, използващи нови енергийни източници, допълнително ще намали разходите за обществени поръчки и ще повиши неговата конкурентоспособност на пазара.“*

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

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

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

(803) В качеството си на водещ производител на акумулаторни батерии в Китай, който представлява 52 % от вътрешния пазар на акумулаторни батерии ([362]), CATL също присъства широко в националните и местните планове, особено в Guizhou и Fujian. В Guizhou CATL е подписало няколко споразумения за сътрудничество с местните власти, както е посочено в съображение 730. Освен това създаването на Националния инженерен изследователски център за електрохимични технологии за акумулиране на енергия на CATL отразява една от ключовите задачи на Плана за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г. ([363]) (съображение 729). CATL, „като гръбнак на развитието на китайската промишленост за производство на литиеви акумулаторни батерии [...] пое водещата роля и създаде съвместно Националния инженерен изследователски център за електрохимични технологии за акумулиране на енергия“ ([364]). Изследователският център се състои от шест университета, включително университета в Tsinghua и университета в Xiamen, две научноизследователски звена, включително Китайския научноизследователски институт в областта на електроенергията и Китайският научноизследователски център в областта на автомобилните технологии, както и седем предприятия нагоре и надолу по веригата, включително Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Както научноизследователските звена, така и Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd са ДП.

(804) Националният инженерен изследователски център за електрохимични технологии за акумулиране на енергия е един от най-новите примери за изпълнение на ключови национални задачи от CATL. Например в доклада на CATL за корпоративната социална отговорност за 2019 г. дружеството подчертава, че сред основните му постижения през 2016 г. е фактът, че то „е поело конкретни задачи в областта на научноизследователската и развойната дейност както за превозните средства, използващи нови енергийни източници, така и за интелигентната мрежа в рамките на 13-ия петгодишен план за ключови научноизследователски и развойни дейности; основало е CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation; основало е Jiangsu Zhongtian Technology Co., Ltd.“ ([365]).

(805) Комисията установи, че в допълнение към сътрудничеството с ДП и изпълнението на ключови задачи на национално равнище, през 2023 г. CATL е започнало да предлага ценови отстъпки, което е накарало други участници да последват този пример, за да запазят пазарния си дял. Според онлайн информацията CATL е доставяло литиев карбонат на производителите на автомобили на стойност 200 000 CNY за тон, по-ниска от пазарната цена от около 470 000 CNY за тон, за да утвърди лоялността на някои клиенти, а именно Li Auto, NIO, Huawei и Zeekr, една от търговските марки на групата Geely ([366]). Преференциалната програма на CATL е насочена към някои „стратегически“ дружества, от които се изисква да закупят 80 % от своите акумулаторни батерии от CATL през следващите три години ([367]). Твърди се, че през юли 2023 г. производителят на акумулаторни батерии също е поискал от доставчиците на катодни материали да предложат отстъпка от 5 до 10 % от цените на литиевия карбонат ([368]). За да не изостават спрямо CATL, други производители на акумулаторни батерии са започнали подобно намаление ([369]). Тази отстъпка, предложена от CATL, беше потвърдена от доказателствата, открити в проверените извадки производители от групата Geely. Всъщност по време на разследвания период за моделите, произвеждани от марката Zeekr, беше установено, че са били предмет на по-висок марж на субсидията за акумулаторни батерии в сравнение с други производители.

(806) Въз основа на гореизложеното Комисията допълнително проучи дали фактът, че доставчиците на акумулаторни батерии са имали държавна власт и са били считани за „публични органи“, е оказал въздействие върху цените на китайските местни производители на BEV.

([362]) Доклад на Rhodium, стр. 42.
([363]) Вж. раздел III(1) от Плана за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г.
([364]) Церемонията по награждаването на Националния инженерен изследователски център за електрохимични технологии за акумулиране на енергия се проведе в CATL, CATL, 22 януари 2019 г. На разположение на адрес: https://www.catl.com/news/4041.html
([365]) Вж. стр. 10 от доклада на CATL за корпоративната социална отговорност от 2019 г., достъпен на адрес: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf
([366]) Вж. „Според сведенията CATL намалява разходите за литий за стратегическите клиенти“, DigTimes Asia, 20 февруари 2023 г. На разположение на адрес: https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html
([367]) Пак там.
([368]) Вж. „Според сведенията CATL изисква от доставчиците да предлагат до 10 % отстъпка от цените на литиевия карбонат“, CnEVPost, 20 юли 2023 г. На разположение на адрес: https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/
([369]) Вж. „CATL стартира план за „отстъпка за литиева руда“ за автомобилните дружества, с което отключва ценова война в сектора на акумулаторните батерии, 36kr, 17 февруари 2023 г. На разположение на адрес: https://36kr.com/p/2135430109806721

(807) В съображение 798 Комисията стигна до заключението, че както CBIA, така и CIAPS разполагат с държавни правомощия да регулират и направляват икономическото поведение на своите членове в полза на отрасъла на BEV. В случая на CBIA сдружението разполага с правомощия за „укрепване на самодисциплината в отрасъла“ и за „регулиране на сдружението, промишлеността и поведението на членовете“ ([370]). За да помогне на своите членове да увеличат своите „способности за участие в реалната икономика“, сдружението определя създаването на платформа за финансови услуги „за подпомагане на реалната икономика“ ([371]). CBIA има също така правомощията и задачата да „координира въпроси, свързани с корпоративното производство, продажби и износ“ ([372]). Тази система е в съответствие с разпоредбите на Известието относно промишлеността за производство на акумулаторни батерии, посочено в съображение 748, в което се предвижда, че поведението на участниците в сектора на акумулаторните батерии нагоре и надолу по веригата следва да бъде съответно наблюдавано и регулирано. Както вече беше посочено в съображение 748, в Известието относно промишлеността за производство на акумулаторни батерии се дават указания на държавните органи да „засилят надзора и стриктно да разследват и да се справят със запасяването, ценовата политика, нелоялната конкуренция и други видове поведение нагоре и надолу по веригата в промишлеността за производство на литиеви акумулаторни батерии, така че да се поддържа пазарният ред“ ([373]). Тази роля по същество е възложена на всички публични органи, било то сдруженията CBIA и CIAPS или техните членове.

(808) Като се има предвид правомощието, предоставено на въпросните промишлени сдружения и техните членове по отношение на механизмите за ценообразуване, Комисията проучи въздействието на правителствения контрол върху промишлените сдружения по отношение на акумулаторните батерии и лития/LFP.

(809) Както вече беше разгледано в раздел 3.7.2.1.1, подточка i), ПКНР е създало мрежа от промишлени сдружения, чиито членове разполагат с държавна власт и упражняват държавни функции, по-специално поради правомощията си да контролират сдружението, от което са част, на което от своя страна е предоставено правомощието да упражняват държавни функции. Тази констатация се основава по-специално на влиянието на сдружения като CBIA и CIAPS върху законодателните, регулаторните и нормативните рамки, които се прилагат в КНР. За всички сдружения и техните членове Комисията установи, че тези правомощия не се ограничават до изготвянето на политики и закони, а включват и укрепването на самодисциплината в промишлеността, при която сдруженията регулират поведението на своите членове, и обхващат определянето на цените на суровините и пазарното поведение на дружествата в КНР.

(810) Както е посочено в раздел 3.3.1.2, вследствие на неоказването на съдействие от страна на ПКНР Комисията не получи отговор на въпросника от който и да било несвързан доставчик на акумулаторни батерии, нито информация относно китайския пазар на акумулаторни батерии, като например неговата структура, собствеността на неговите икономически оператори или равнището на цените. Освен това, въпреки че две от включените в извадката групи, с които CATL е имало съвместни предприятия, са се свързали с него, то отказа да предостави отговори на въпросника, така че Комисията не разполагаше с ключова информация, за да оцени положението на CATL въз основа на собствените му данни.

(811) Освен това, както е посочено в раздел 3.3.2.3, при липсата на проверима информация, предоставена от групата SAIC, на Комисията беше предоставен ограничен набор от информация, отнасяща се само до групата Geely. Като се има предвид много по-ниският пазарен дял на това дружество на китайския пазар по отношение на продажбите на BEV и следователно по-малкият обем на покупките на акумулаторни батерии в сравнение с групата SAIC, тази информация сама по себе си не беше счетена за достатъчна, за да се направят смислени заключения по отношение на въздействието на правителствения контрол върху промишленото сдружение за производство на акумулаторни батерии върху цените на батериите, начислявани на производителите на BEV. Поради това Комисията трябваше да разчита на други налични факти.

(812) Фактите, на които се позовава Комисията, се състоят от публично достъпна информация, като например информация от BMI за проучване на пазара ([374]), информация за основния участник в сектора на акумулаторните батерии на китайския пазар, CATL, проверена информация за покупките, свързана с групата Geely, и определена проверена информация относно доставчик на акумулаторни батерии, свързан с групата SAIC.

([370]) Член 6, параграф 8 от устава на CBIA.
([371]) Член 6, параграф 6 от устава на CBIA.
([372]) Вж. представянето на CBIA.
([373]) Пак там.
([374]) Доставчик на данни и издател на проучвания на пазара за веригата на доставки на литиевойонни акумулаторни батерии за електрически превозни средства (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

(813) Данните на BMI представят месечни оценки на цените на литиевойонните електрохимични елементи за китайския, европейския, азиатския (с изключение на КНР) и северноамериканския пазар, изразени на база франко завода. Що се отнася до разследвания период, данните показват, че цената франко завода на електрохимичните елементи за NMC за kW/h е била поне 10 % и до 30 % по-висока на пазарите на ЕС, Северна Америка или Азия, отколкото на китайския пазар, независимо от специфичните химични вещества за NMC (111, 523, 622 или 811). При липсата на публично достъпна оценка на цените на електрохимичните елементи за LFP и при липсата на съдействие от страна на ПКНР ценовата разлика между китайските и другите пазари беше счетена за валидна и за електрохимичните елементи за LFP. При това сравнение следва да се вземе предвид и фактът, че пазарният дял на китайските производители на акумулаторни батерии на пазарите на ЕС и Северна Америка е надхвърлил 60 % ([375]) през 2022 г. и 2023 г., така че може да се приеме, че китайските производители на акумулаторни батерии определят цените на тези пазари. Въпреки че това сравнение на цените показва, че цените на некитайските пазари систематично са по-високи, Комисията също така счете, че този анализ е направен на консервативна основа, тъй като ценовите котировки са направени на базата на цена франко завода и разходите за транспорт от КНР до тези пазари не са били взети предвид. Ако се включат разходите за превоз и като се има предвид пазарният дял на китайските производители на акумулаторни батерии на тези пазари, разликата в цените би била още по-голяма.

(814) Що се отнася до CATL, при липсата на по-точни данни Комисията анализира годишните доклади на CATL за периода 2021—2022 г. ([376]). Докладите показаха влошаване на рентабилността на китайския вътрешен пазар, което е било компенсирано от по-високите печалби, отчетени при износа. Въпреки че през декември 2021 г. дружеството е отчело високи брутни маржове на печалба както на вътрешния, така и на чуждестранния пазар на акумулаторни батерии, тази тенденция е обърната през юни 2022 г., когато дружеството е започнало да губи рентабилност на китайския вътрешен пазар, като същевременно е увеличило маржа на печалбата си по отношение на износа. При липсата на съдействие от страна на CATL било то поради неоказване на съдействие от страна на ПКНР, или поради отказа на CATL да предостави отговори на въпросника по отношение на качеството си на свързан доставчик на акумулаторни батерии на две включени в извадката групи, Комисията използва наличните факти и стигна до заключението, че спадът в рентабилността на вътрешния китайски пазар на акумулаторни батерии отразява правителствените политики, насочени към доставки на акумулаторни батерии на производителите на BEV на вътрешния пазар срещу по-ниско от адекватното възнаграждение. Напротив, експортните пазари не са били засегнати от такива политики, така че рентабилността е останала стабилна и дори се е увеличила вследствие на по-високите цени, предлагани от CATL на тези пазари. Това ясно показва, че CATL не е било в състояние да увеличи максимално печалбите си в Китай и да вземе обосновани бизнес решения като нормален участник на пазара, действащ в условията на отворена пазарна икономика. Вместо това CATL е било принудено от политиките на ПКНР да доставя акумулаторни батерии на по-ниски цени на местната промишленост за производство на BEV и е успяло да постигне нормално равнище на печалба само благодарение на износа на акумулаторни батерии, чиито цени не са били засегнати от всеобхватните политики на ПКНР в полза на промишлеността за производство на BEV. Тази практика се потвърждава и от разпоредбите, съдържащи се в устава на CATL и системата му за управление на трансакциите между свързани лица, както е обяснено в съображение 801, които предвиждат, че цените от всякакъв вид трансакции със свързани субекти се определят от държавата.

(815) Групата Geely е закупувала акумулаторните си батерии чрез различните си субекти под формата на модули и блокове за акумулаторни батерии както от несвързани, така и от свързани доставчици. Предвид съществуването на съвместни предприятия между групата Geely и CATL, тези две дружества бяха счетени за свързани в рамките на настоящата процедура. Въз основа на това Комисията установи, че по-голямата част от покупките са направени от свързани дружества.

(816) През разследвания период свързаните доставчици на акумулаторни батерии на SAIC и Geely също са продавали акумулаторни батерии за износ. Комисията установи, че този износ е бил осъществяван на по-високи цени (на база kW/h) от цената, платена от групата Geely на несвързани доставчици. Освен това Комисията установи, че свързаните доставчици на акумулаторните батерии на групите SAIC и Geely са изнасяли същите акумулаторни батерии на значително по-висока цена от тази, начислявана на вътрешния пазар. В зависимост от моделите ценовата разлика надвишава 25 %, което показва различно ценово поведение в зависимост от местоназначението на акумулаторните батерии в подкрепа на констатациите в съображение 813.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/
([376]) Годишен доклад на CATL за 2022 г., стр. 17 и 18, и доклад за полугодието на CATL за 2023 г., стр. 15 и 148.

(817) Въз основа на гореизложеното Комисията стигна до заключението, че правителственият контрол върху сдруженията на промишлеността за производство на акумулаторни батерии и техните членове води до преференциално третиране по отношение на местните производители на BEV. По-конкретно производителите на акумулаторни батерии начисляват по-ниски цени на производителите на BEV на вътрешния пазар, отколкото на експортните пазари. Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на акумулаторни батерии, действащи като публични органи, са прилагали национални политики, насочени към осигуряване на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение на местните производители на BEV.

3) *Заключение*

(818) Въз основа на анализираната по-горе информация Комисията счете, че дружествата, доставящи акумулаторни батерии, разполагат с държавна власт и упражняват държавни функции, тъй като прилагат политиките на ПКНР, обхванати в раздел 3.7.2.1.1, буква а), точка 1, вместо да действат в съответствие с принципите на свободния пазар, за да увеличат максимално печалбите си. Техните решения и управлението на дружествата са очевидно засегнати от политиките на ПКНР за доставка на акумулаторни батерии на по-ниски цени за развитието на промишлеността за производство на BEV, както и за следване на насоките относно производствените цели, които следователно не могат да се считат за израз на частно поведение в условията на свободна пазарна икономика. Установените доказателства за ценовото поведение на експортния пазар спрямо ценовото поведение на вътрешния пазар допълнително потвърждават, че производителите на акумулаторни батерии в Китай спазват политиките на ПКНР, а не принципите на свободния пазар.

(819) Освен това, като се имат предвид функциите, изпълнявани от китайските промишлени сдружения, от които доставчиците на акумулаторни батерии са били част (т.е. CBIA и CIAPS), както и широко разпространеното влияние на ПКНР върху сдруженията, както и правомощията на членовете на тези сдружения, придобити чрез участието им в тях, Комисията стигна до заключението, че участието в CBIA и CIAPS предоставя на членовете държавна власт, в смисъл че членовете имат правомощието, индивидуално и колективно, да оказват влияние и да вземат решения от името на сдружението, да изпълняват задължения или функции от името на правителството за развитието на промишлеността за производство на BEV. Тези сдружения също така упражняват държавни функции, тъй като тяхната роля е да прилагат политиките на ПКНР за доставки на акумулаторни батерии на по-ниски цени в полза на промишлеността за производство на BEV и да упражняват надзор върху пълното спазване на тези политики от страна на всички съответни доставчици. Поради плановете на ПКНР и всички тези строги механизми за контрол и надзор, уреждащи сдруженията, действията на тези сдружения и техните членове, както и на другите доставчици, всъщност са актове на ПКНР.

(820) Характеристиките на китайския вътрешен пазар и механизмите за ценообразуване, които се прилагат и наблюдават от сдруженията на промишлеността за производство на акумулаторни батерии, техните членове и доставчиците на акумулаторни батерии и LFP, допълнително потвърждават заключението, че те разполагат с държавна власт и упражняват държавни функции. По-специално ПКНР е създало среда, при която акумулаторни батерии и LFP ще бъдат доставяни на производителите на BEV срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

(821) Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че доставчиците на акумулаторни батерии се считат за публични органи по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от основния регламент.

б) Доставчици на акумулаторни батерии, действащи като частни органи, които ПКНР е упълномощило или на които е възложило да изпълняват функции

(822) Дори производителите на акумулаторни батерии да не се разглеждат като публични органи по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от основния регламент, Комисията установи въз основа на информацията описана в настоящия раздел, че за тях би била приложима констатацията, че ПКНР ги е упълномощило или им е възложило да изпълняват функции, които обикновено се упражняват от правителството, по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент поради същите причини, които са изложени по-долу. Следователно тяхната дейност във всички случаи би могла да бъде отнесена към ПКНР.

(823) В член 3, параграф 1, буква а), подточка iv), второ тире от основния регламент се посочва, че финансово участие е налице, когато правителството: „упълномощава или възлага на частен орган да изпълнява една или повече от функциите, изброени в подточки i), ii) и iii), които обикновено се упражняват от правителството, като практиката в действителност не се отличава от практиките, които обичайно се следват от правителствата“. Видът на функциите, описани в член 3, параграф 1, буква а), подточка iii) от основния регламент, е налице, когато „правителството предоставя стоки или услуги, които не са част от общата инфраструктура, или купува стоки...“. Посочените разпоредби отразяват член 1, параграф 1, буква а), точка 1, подточки iii) и iv) от Споразумението за СИМ и следва да се тълкуват и прилагат с оглед на съответната съдебна практика на СТО.

(824) Специализираната група на СТО по делото US — Export Restraints („САЩ — Ограничения на износа“) постанови, че обичайното значение на двете думи „упълномощава“ и „възлага“ в член 1, параграф 1, буква а), точка 1, подточка iv) от Споразумението за СИМ предполага действието на правителството да съдържа понятието за делегиране (в случай на упълномощаване) или за нареждане (в случай на възлагане). Тя отхвърли „причинно-следствения аргумент“ на САЩ и изиска наличието на изрично и утвърдително действие на делегиране или нареждане. В последващо дело обаче (US — Countervailing duties on DRAMS) („САЩ — изравнителни мита върху DRAMS“) становището на Апелативния орган бе, че замяната на думите „упълномощава“ и „възлага“ с „делегиране“ и „нареждане“ е твърде строго като критерий. Според Апелативния орган „упълномощаване“ е налице, когато дадено правителство възлага отговорност на частен орган, а „възлагане“ препраща към ситуациите, в които правителството упражнява своята власт над частен орган. И в двата случая правителството използва частен орган като пълномощник за предоставяне на финансово участие и „в повечето случаи би могло да се очаква упълномощаването или възлагането на частен орган да включва някаква форма на заплаха или подтикване“.

(825) В същото време по силата на член 1, параграф 1, буква а), точка 1), подточка iv) от Споразумението за СИМ не се позволява на членовете да налагат изравнителни мерки по отношение на продукти, „когато правителството само упражнява своите общи регулаторни правомощия“ или когато правителствената намеса „може да доведе или да не доведе до конкретен резултат само на основата на дадените факти и обстоятелства и упражняването на свободен избор от страна на участниците на този пазар“. Упълномощаването и възлагането по-скоро предполагат „по-активна роля на правителството, а не просто действия за насърчаване“. Освен това СТО не счете, че „оставянето на преценката в ръцете на частен орган непременно противоречи на упълномощаването или възлагането на този частен орган [...]. Въпреки че може да има случаи, при които предоставената свобода на действие на частния орган е такава, че е невъзможно надлежно да се заключи, че той е упълномощен или му е възложено (да изпълнява специфична задача), това е въпрос от фактическо/доказателствено естество, който трябва да бъде разгледан за всеки отделен случай.“ В съответствие с посочените решения на СТО не всички мерки на правителството, които са в състояние да предоставят ползи, са равнозначни на финансово участие съгласно член 3 от основния регламент и член 1, параграф 1, буква а) от Споразумението за СИМ.

(826) Накратко, в съответните решения на СТО се предвижда, че:

i. решението за наличие на „финансово участие“ съгласно член 1, параграф 1, буква а), точка 1 от Споразумението за СИМ следва да се съсредоточи по-скоро върху естеството на действията на правителството, а не толкова върху последиците или резултатите от тези действия. С други думи, добре известен факт е, че правителствата се намесват на пазара като регулатори и предизвикват последици за пазара и участниците на пазара. В този смисъл правителството може например законосъобразно да наложи износни мита с цел да се генерират приходи в случай на стока, която е силно конкурентна на международните пазари. От друга страна, не е законосъобразно налагането на ограничения за износ, когато е очевидно, че този инструмент се използва заедно с други механизми, за да бъдат задържани стоки на вътрешния пазар, и за да бъдат принуждавани доставчиците да продават на цени, по-ниски от пазарните, като част от по-мащабна схема, специално създадена от правителството с цел подпомагане на конкретна промишленост или група от промишлени отрасли за повишаване на тяхната конкурентоспособност. Поради това естеството на действията на правителството, включително техния контекст, предмет и цел, е от значение за целите на оценката на елемента „финансово участие“;

ii. „упълномощаване“ или „възлагане“ включва изрично и утвърдително действие, насочено към определен субект във връзка с конкретна задача или задължение, което много се различава от ситуация, в която правителството се намесва на пазара по някакъв начин, като тази намеса може доведе или да не доведе до конкретен резултат предвид фактическите обстоятелства и упражняването на свободен избор от страна на участниците на пазара. В крайна сметка основният въпрос по отношение на понятията за упълномощаване или възлагане е дали тази дейност, т.е. финансовото участие под формата на предоставяне на стоки срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, се отнася за действия на правителството или представлява свободен избор на частни субекти, диктуван от пазарни съображения, като например регулаторни ограничения;

iii. По същество член 1, параграф 1, буква а), точка 1, подточка iv) от Споразумението за СИМ представлява разпоредба за незаобикаляне, което означава, че за да се констатира упълномощаване или възлагане, е необходимо правителството да предостави отговорност на частен орган или да упражнява своята власт над частен орган, за да осъществи финансово участие. В повечето случаи се очаква упълномощаването или възлагането на частен орган да включва някаква форма на заплаха или подтикване, което на свой ред може да послужи за доказателство за упълномощаване или възлагане. Правителствата обаче може да разполагат и с други средства за упражняване на власт над частен орган, някои от които може да са „по-незабележими“, отколкото даването на нареждане, или може да не включват същата степен на принуда;

iv. трябва да е налице „доказуема връзка“ между действията на правителството и дейностите на частния орган. Няма причина даден случай на упълномощаване или възлагане от страна на правителството да не се основава на косвени доказателства (като имплицитни и неформални актове на делегиране или нареждане), при условие че имат доказателствена сила и са убедителни. В това отношение доказателствата за намерението на правителството да подкрепи промишлеността надолу по веригата (например чрез публично обявени политики, решения или други свои действия) или наличието на други правителствени мерки, които да гарантират определен резултат на пазара (например ограничения на износа, заедно с правителствена мярка, която пречи на подложените на такива ограничения икономически оператори да натрупват запаси от продуктите си, или правителствено регулиране на цените с оглед поддържане на ниски вътрешни цени за разглеждания продукт), могат да бъдат от значение при определянето на наличието на „финансово участие“ по член 1, параграф 1, буква а), точка 1, подточка iv) от Споразумението за СИМ (по-специално като косвен начин правителството да предоставя стоки, както е предвидено в подточка iii). При някои обстоятелства „насоките“ от страна на правителството могат да представляват възлагане. Накрая, в зависимост от обстоятелствата, даден частен орган може да реши да не извършва функция, която му е възложена или за която е упълномощен, въпреки евентуалните отрицателни последици. Това обаче не доказва само по себе си, че не е налице упълномощаване или възлагане на частен орган.

(827) В съответствие с тази съдебна практика, като прие, че доставчиците на акумулаторни батерии са „частни органи“ по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент, Комисията проучи, от една страна, естеството на действията на ПКНР, т.е. дали намесата на ПКНР включва упълномощаване или възлагане на производителите на акумулаторни батерии да предоставят акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение на производителите на BEV; Комисията проучи, от друга страна, действията на доставчиците на акумулаторни батерии, т.е. дали производителите на акумулаторни батерии предоставят материали за влагане на китайските производители на BEV срещу по-ниско от адекватното възнаграждение и следователно дали съществува доказуема връзка между действията на ПКНР и поведението на доставчиците на акумулаторни батерии, действащи като пълномощник на ПКНР. Накрая, Комисията направи оценка дали функцията, извършвана от доставчиците на акумулаторни батерии, обичайно би се извършвала от правителството, т.е. дали предоставянето на акумулаторни батерии на производителите на BEV в Китай е обичайна дейност на правителството и дали тази функция в действителност не се отличава от практиките, които правителствата обичайно следват, т.е. дали действителното предоставяне на материали за влагане от производителите в действителност не се отличава от действията, които самото правителство би предприело.

(828) С оглед на съдебната практика на СТО, посочена в съображения 822—826, Комисията първо анализира дали подкрепата на ПКНР за китайската промишленост за производство на BEV под формата на предоставяне на акумулаторни батерии срещу по-малко от адекватното възнаграждение е действителна цел на различните съответни правителствени мерки, а не просто „страничен ефект“ от упражняването на обща регулаторна власт. В рамките на разследването бе разгледано по-специално дали установените по-ниски цени на акумулаторните батерии са били част от целите на правителството или дали по-ниските цени са били по-скоро „непреднамерен“ страничен резултат от общата регулаторна дейност на правителството. Комисията стигна до заключението, че различните намеси на ПКНР са имали за цел да подкрепят промишлеността за производство на BEV и че по-ниските цени на акумулаторните батерии са планирана цел на тези мерки, които на свой ред са били прилагани чрез промишлени сдружения, които са задължени да спазват и прилагат тези планове.

(829) През годините ПКНР е предприемало редица мерки, за да постигне целта на политиката си. В раздел 3.1 е описан подробно съответният контекст и се обяснява значението, което ПКНР отдава на развитието на промишлеността за производство на BEV и на свързаните с нея отрасли.

(830) Както е обяснено подробно в предходната точка i) от раздел 3.7.2.1.1, ПКНР е създало поредица от мерки, които се прилагат за всички дружества, независимо дали са държавни или частни, с цел да им бъде възложено да доставят акумулаторни батерии на ниски цени. По-специално Планът за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г. съдържа конкретни указания относно ценообразуването на акумулаторните батерии, като изисква до 2020 г. специфичната за системата енергийна плътност да се стреми да достигне 260 Wh/kg, а разходите за акумулаторни батерии ще бъдат намалени до по-малко от 1 юана/Wh. До 2025 г. енергийната плътност ще достигне 500 Wh/kg.

(831) Освен това промишлеността за производство на акумулаторни батерии получава силна подкрепа в Китай. Съществуват голям брой наредби, издадени от различни държавни органи, упражняващи надзор върху всеки аспект на промишлеността за производство на акумулаторни батерии, както е показано в раздел 3.7.2.1.1, подточка i), и по-специално Плана за действие в областта на акумулаторните батерии от 2017 г., обхванат в съображения 708—710, Плана за NEV за периода 2012—2020 г. (съображение 744) и мерките в Jiangxi, Fujian и Shenzhen (съображения 725—733). Комисията откри доказателства в националните и местните политики, че производителите на акумулаторни батерии са се възползвали от редица мерки за подкрепа, обхванати в съображение 735. Те включват възнаграждения, предоставяне на земя, електроенергия и газ на по-ниски цени, заеми от държавни банки, отпускани на нестопански принцип на нетърговска основа, и преференциални фискални политики. Комисията също така установи, че производителите на акумулаторни батерии, свързани с групите Geely и SAIC, които са предоставили въпросник, също са се възползвали от преференциални политики, като например преференциално финансиране, програми за освобождаване от данъци и намаляване на данъци и безвъзмездни средства (съображение 740).

(832) Като е предоставило финансова подкрепа на производителите на акумулаторни батерии, ПКНР също така е възложило на дружествата увеличаване и подпомагане на вътрешните доставки на акумулаторни батерии в полза на развитието на промишлеността за производство на BEV. Тази подкрепа действа като стимул за доставчиците на акумулаторни батерии да приведат своето поведение в пълно съответствие с целите на политиката на ПКНР за развитие на промишлеността за производство на BEV.

(833) Освен това в раздела по-горе Комисията вече установи как ПКНР гарантира конкретно поведение от страна на доставчиците на акумулаторни батерии чрез китайските промишлени сдружения (т.е. CBIA и CIAPS), които не са независими промишлени сдружения с оглед на равнището на контрол от страна на ПКНР върху тях (съображения 777—784) и функциите, които изпълняват (съображения 791—798). Както вече беше посочено в съображения 763 и 772, доставчиците на акумулаторни батерии, които са били членове на CBIA и/или CIAPS, са представлявали 86 % от пазарния дял през 2020 г. и 93 % от общия инсталиран капацитет на Китай през 2023 г. Комисията също така установи, че горепосочените китайски промишлени сдружения не са независими сдружения, действащи в съответствие със свободни икономически принципи, а субекти, ръководени от ПКНР и управлявани от него чрез Държавния съвет (съображения 777—784). По-специално беше установено, че и двете сдружения изпълняват задачи, възложени от правителството, и тяхната роля е да подпомагат правителството при прилагането на правителствените политики и при регулирането на поведението на техните членове. Фактът, че сдруженията и техните членове разполагат с правомощия за „укрепване на самодисциплината в отрасъла“ и за „регулиране на сдружението, промишлеността и поведението на членовете“, а в случая на CBIA — и по-специално за „координиране на въпроси, свързани с корпоративното производство, продажби и износ“. Поради това тези две сдружения също така упражняват държавни функции, тъй като тяхната роля е да прилагат политиките на ПКНР за доставки на акумулаторни батерии на по-ниски цени в полза на вътрешната промишленост за производство на BEV и да упражняват надзор върху пълното спазване на тези политики от страна на всички съответни доставчици. С оглед на това Комисията счита CBIA и CIAPS за „публични органи“ по смисъла на член 1, параграф 1, буква а), точка 1 от Споразумението за СИМ.

(834) Освен това по време на 7-ия конгрес на членовете на CBIA последното заяви, че „сдружението следва да изпълнява пълноценно ролята си на организация за саморегулиране в промишлеността, да поеме важните отговорности за поддържане на пазарното поведение, насочване на промишлеността към организирана конкуренция и спазване на наложените от правилата ограничения, надзор на самодисциплината и оптимизиране на развитието [...]. [То също така] **ограничава и наказва поведения, които нарушават пазарния ред и вредят на интересите и имиджа на промишлеността**, и се стреми да създаде справедлива и организирана среда за развитие на промишлеността за производство на акумулаторни батерии“ [удебеленият шрифт е добавен] ([377]). Това показва, че за да избегнат наложени от CBIA последици, членовете трябва да спазват указанията на сдружението, насочени към регулиране на икономическото им поведение, за да се съобразят с политиките на ПКНР. Това допълнително показва, че ПКНР, чрез сдруженията, упълномощава производителите на акумулаторни батерии да спазват определено поведение. Допълнителни доказателства, че ПКНР участва активно на пазара и се намесва, когато възникнат проблеми, свързани с цените и предлагането, се съдържат в изявленията в пресата, направени от MIIT през 2022 г. (съображение 750), когато MIIT се ангажира да „тласка [цените на суровините] обратно към разумното равнище във възможно най-кратък срок“ ([378]).

([377]) Вж. https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Вж. бележка под линия 308.

(835) Освен това, Комисията отбелязва, че разпоредбите, съдържащи се в устава на CATL и системата му за управление на трансакциите между свързани лица, както е обяснено в съображение 801, предвиждат, че са налице случаи, при които цените от всякакъв вид трансакции със свързани субекти се определят от държавата. Като се има предвид фактът, че CATL несъмнено е най-големият доставчик на вътрешния пазар и има съвместни предприятия с държавни производители на BEV, както и с двамата неинтегрирани производители, включени в извадката, при липсата на съдействие от страна на CATL Комисията стигна до заключението, че ПКНР играе ключова роля в ценовия механизъм, свързан с акумулаторните батерии, доставяни на промишлеността за производство на BEV, и че поведението на CATL не е на оператор на свободния пазар, що се отнася до китайския вътрешен пазар.

(836) Пример за това е и нерационалното поведение на CATL на вътрешния и експортния пазар (съображение 813), където CATL жертва печалбите от продажбите на акумулаторни батерии на китайския вътрешен пазар. В действителност нерационалното му поведение показва, че то е било насочено от политиките на ПКНР да доставя акумулаторни батерии на по-ниски цени за местната промишленост за производство на BEV, вместо да следва пазарно поведение, което би предполагало, че то продава акумулаторни батерии предимно на експортни пазари, където е можело значително да оптимизира печалбите си по време на разследвания период. Както е обяснено в съображения 738—742 по-горе, ПКНР също така е предоставило финансова подкрепа на доставчиците на акумулаторни батерии, за да се гарантира, че въпросните дружества могат да запазят дейността си и да развият допълнително капацитета си, така че да могат да продължат нерационалното си поведение, насочено от ПКНР, а именно да доставят акумулаторни батерии на ниски цени и в достатъчни количества на производителите на BEV, вместо да пренасочват продажбите си към износ, при което те биха реализирали значителни печалби.

(837) Предвид наличните доказателства Комисията счете, че ПКНР е имала доста по-активна роля, „отколкото просто действия за насърчаване“, както се изисква от Апелативния орган на СТО ([379]). Предприетите от ПКНР мерки ограничават свободата на действие на производителите на акумулаторни батерии, като ограничават на практика техните стопански решения на каква цена да продават своя продукт, както е показано в плановете, обхванати в подточка i) от раздел 3.7.2.1.1, в полза на промишлеността за производство на BEV. Ролята на ПКНР излиза далеч извън обикновената намеса като пазарен регулатор в промишлеността за производство на акумулаторни батерии. Съответните мерки не само са регламентирали общите аспекти на пазара, но и са наложили конкретно поведение на дружествата за акумулаторни батерии. Всички тези мерки са били предприети, за да могат дружествата за акумулаторни батерии да доставят акумулаторни батерии на по-ниски цени в полза на промишлеността за производство на BEV. Това намерение е ясно изразено и чрез множество политически изявления и действия, обхванати в подточка i) от раздел 3.7.2.1.1.

(838) Като е задължило дружествата за акумулаторни батерии да спазват тези мерки, които на свой ред са били наложени чрез промишлените сдружения, които имат задължението да спазват и прилагат тези планове, ПКНР ги е лишило от възможността свободно да избират своите стратегии за продажба в съответствие с пазарните съображения. С други думи, тези мерки очевидно представляват „доказуема връзка“ между действията на правителството и поведението на частните дружества за производство на акумулаторни батерии. ПКНР използва дружествата за акумулаторни батерии като свой представител в подкрепа на производителите на BEV.

(839) И накрая, Комисията оцени дали действителното доставяне на материали за влагане от производителите всъщност не се различава от това, което самото правителство би направило. Комисията отбеляза, че случаят е такъв. Вместо да предоставя акумулаторни батерии директно на промишлеността за производство на BEV, за да се постигнат целите на обществената политика на ПКНР за стимулиране на развитието на тази промишленост, ПКНР чрез набор от мерки подтиква частните субекти да направят това от негово име. Освен това, доколкото такова предоставяне на стоки от страна на правителството е свързано с някои разходи (като например предоставянето на субсидии за суровини или лишаването от доходи чрез осигуряване на стоки срещу по-ниско от адекватното възнаграждение), подобни действия следва да се считат за типични функции, които обикновено се упражняват от правителството ([380]).

([379]) Доклад на Апелативния орган, DS 296, т. 115.

([380]) Вж. доклада на експертната група „United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea“ („Съединени щати — разследване във връзка с изравнителни мита за полупроводници за динамична памет с произволен достъп (DRAMs) от Корея“), WT/DS296, 21 февруари 2005 г., бележка под линия 57 („[C]читаме, че позоваването на функции, „които обикновено се упражняват от правителството“, следва да се разбира като означаващо и функциите на облагане с данъци и разходване на приходи. (...) Доколкото заемите и мерките за преструктуриране включват облагане с данъци или разходване на приходи, те могат да попадат в обхвата на тази разпоредба.“).

(840) В светлината на гореизложеното Комисията заключи, че наборът от мерки, приети от ПКНР, води до финансово участие на ПКНР под формата на снабдяване на китайските производители на BEV с акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение съгласно член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент. ПКНР подтиква доставчиците на акумулаторни батерии да предоставят акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение ([381]) на промишлеността за производство на BEV, така че поведението им трябва да бъде приписано на ПКНР, а не просто да се възприема като непреднамерен резултат от действията на ПКНР. ПКНР гарантира, че цените на акумулаторните батериите се контролират чрез промишлените сдружения и подкрепата, предоставяна на производителите на акумулаторни батерии, за да се придържат към целите на политиката на ПКНР.

3.7.2.1.2. Полза, специфичност и изчисляване на размера на субсидията

а) *Полза*

(841) Както е обяснено в раздел 3.3.1.2, нито един от производителите доставчици на LFP или на акумулаторни батерии не предостави информация на Комисията чрез отговори на специалния въпросник, предвиден за доставчиците на материали за влагане в Китай. Предвид наличието на връзка между двамата неинтегрирани производители, включени в извадката, и CATL, от последното също беше поискано да попълни въпросник, но то не го е направило.

(842) Поради това Комисията трябваше да разчита на наличните факти в съответствие с член 28 от основния регламент, за да определи нивото на ползата за включените в извадката производители износители, които са закупували акумулаторни батерии на вътрешния пазар.

(843) Комисията стигна до заключението, че доставчиците на акумулаторни батерии се считат за публични органи или частни дружества, които ПКНР е упълномощило или на които е възложило функции да предоставят акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

(844) В съответствие с член 3, параграф 2, член 5 и член 6, буква г) от основния регламент Комисията оцени размера на подлежащите на изравняване субсидии с оглед на ползата, предоставена на получателя, чието наличие през разследвания период е установено.

(845) За да определи наличието на полза и нейния размер, Комисията първо оцени дали цените в Китай биха могли да представляват подходяща референтна стойност.

(846) С оглед на липсата на съдействие от страна на ПКНР и произтичащата от това липса на информация относно китайския вътрешен пазар на акумулаторни батерии, Комисията счете, че не е целесъобразно референтната стойност да се основава на цените на китайския вътрешен пазар поради големия пазарен дял на доставчиците на акумулаторни батерии, които са членове на CBIA или CPIA, и констатациите, че китайският пазар е нарушен поради приложимите национални и секторни политики, прилагани от местните доставчици на акумулаторни батерии, обхванати в раздел 3.7.2.1, и по-специално тези, свързани с ценообразуването.

(847) Комисията установи два възможни източника за установяване на подходяща референтна стойност за акумулаторните батерии: Bloomberg New Energy Financials („BNEF“) и Benchmark Mineral Intelligence („BMI“) ([382]). Докато BNEF представлява полезен източник на информация, използването на BNEF не позволи да се изчислят потенциалните референтни цени за разследвания период, като се използват месечни цени. BNEF също не е определило цена за всяко химично вещество за всеки географски район. Освен това то не е докладвало цени франко завода, така че сравненията на цените биха могли да бъдат повлияни от различни условия на доставка. Напротив, данните от BMI позволиха изчисляването на референтните стойности за РП за всяко химично вещество (LFP и NMC) и за всеки географски район ([383]) на база франко завода. То би могло също така да претегли различните съставни вещества на акумулаторните батерии с NMC (111, 523, 622, 811) въз основа на съответното търсене в промишлеността за производство на електрически превозни средства. То обаче докладва само цени за kW/h на равнище електрохимичните елементи, а не на равнище акумулаторен блок. Като се има предвид степента на точност по отношение на периода, географския район, химичните вещества и условията на доставка, BMI се счита за най-подходящият източник за определяне на референтна цена за електрохимичните елементи. Освен това цените франко завода, използвани от избрания източник, са консервативна алтернатива, тъй като действителните покупки на акумулаторни батерии може да са извършени при различни условия на доставка, включително различни транспортни разходи.

([381]) Вж. също раздел 3.7.2.1 относно ползата.

([382]) Доставчик на данни и издател на проучвания на пазара за веригата на доставки на литиевойонни акумулаторни батерии за електрически превозни средства (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([383]) Възможните региони бяха Северна Америка, Азия, Китай и Европа.

(848) За да изчисли съответната референтна стойност за електрохимичните елементи на акумулаторните батерии с NMC извън Китай ([384]), Комисията използва средна референтна цена, претеглена спрямо търсенето на химични вещества на акумулаторните батерии с NMC в промишлеността за производство на електрически превозни средства, докладвана от BMI. При липсата на референтна стойност за електрохимичните елементи на акумулаторните батерии с LFP извън Китай беше счетено за разумно тази цена да се определи, като се приложи съотношението на референтната стойност за електрохимичните елементи на акумулаторните батерии с NMC във и извън Китай ([385]).

(849) За да изчисли съответната референтна стойност за акумулаторните блокове, Комисията използва референтни стойности за акумулаторните блокове с LFP и NMC извън Китай, описана в съображенията по-горе, и приложи съотношение между електрохимичните елементи и акумулаторните блокове въз основа на публично достъпна информация, публикувана от BNEF ([386]). Съотношението електрохимични елементи/акумулаторни блокове беше потвърдено от данните в досието по случая, предоставени от една от оказалите съдействие групи.

(850) Ползата за групата Geely беше изчислена, като беше взета предвид разликата между сумата, действително платена от включените в извадката производители износители на акумулаторни батерии (електрохимични елементи, модули и акумулаторни блокове), и сумата, която нормално е трябвало да бъде платена въз основа на установената референтна стойност.

(851) Както е обяснено в съображение 815, Комисията установи, че двама свързани доставчици на акумулаторни батерии са продавали акумулаторни батерии за износ на значително по-висока цена от цената на същите акумулаторни батерии, продавани на китайския вътрешен пазар.

(852) Въпреки че не може да се направи точно заключение по отношение на покупките на акумулаторни батерии, направени от групата SAIC с оглед на липсата на сътрудничество, както е описано в раздел 3.3.2, Комисията установи, че най-малко 4-те основни доставчици на акумулаторни батерии са държавна собственост, членове на CBIA и/или са тясно свързани с това сдружение чрез CATL. Беше установено, че групата Geely е закупила над 65 % от своите акумулаторни батерии от дружества, които са били членове на едно от тези две сдружения. Въз основа на горепосоченото и при липсата на друга информация, наличните данни бяха обявени за представителни за ситуацията на вътрешния китайски пазар на акумулаторни батерии.

(853) Поради това беше счетено, че двамата неинтегрирани производители, включени в извадката, са закупували акумулаторните си батерии от ключови оператори, считани за „публични органи“ или частни органи, които ПКНР е упълномощило или на които е възложило изпълнението на функции, и че китайските производители на BEV са се възползвали от доставки на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение.

(854) Освен това поради частичното неоказване на съдействие от ПКНР Комисията не разполагаше с ключова информация за положението на пазара в Китай на доставчиците на акумулаторни батерии и за възможните корекции, които трябваше да се извършат.

(855) Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че преобладаващите условия на китайския пазар не оправдават корекции с оглед на липсата на пазарни условия в държавата на произход и в съответствие с разпоредбите на член 6, буква г), подточка ii) от основния регламент и поради това изчислиха референтната стойност по описаната по-горе методология.

б) *Специфичност*

(856) Наборът от мерки, прилаган от ПКНР, е бил насочен изключително към промишлеността за производство на NEV, от които са част BEV, тъй като въпросните акумулаторни батерии, които са предмет на мерките, се използват само от промишлеността за производство на NEV.

Освен това конкретните правни актове и различните документи, обхванати в раздел 3.7.2.1.1, буква а), точка 1, ясно посочват отрасъла за производство на BEV като бенефициер на въпросните мерки.

(857) Поради това Комисията стигна до заключението, че субсидиите под формата на доставка на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение като цяло не са общодостъпни и поради това са специфични по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент. Освен това заинтересованите страни не представиха доказателства, че подобна форма на субсидии се основава на обективни критерии или условия по смисъла на член 4, параграф 2, буква б) от основния регламент.

([384]) Референтната стойност извън Китай бе основана на цените, приложими в Северна Америка, Европа и Азия, като по този начин се изключва Китай.

([385]) В Китай референтната стойност бе основана на цените, приложими в Китай. Референтната стойност извън Китай бе основана на цените, приложими в Северна Америка, Европа и Азия, като по този начин се изключва Китай.

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

в) *Изчисляване на размера на субсидията*

(858) Комисията анализира цените на kW/h и взе предвид химичните вещества (NMC спрямо LFP), вида акумулаторна батерия (модул/акумулаторен блок) и връзката. Въз основа на това тя стигна до заключението, че покупните цени от свързани дружества са били средно ([387]) по-високи от покупните цени от несвързани доставчици. Тази разлика надхвърля 8 %, а в някои случаи дори 20 % за определени комбинации от химични вещества/вид акумулаторна батерия.

(859) С оглед на тези разлики Комисията анализира информацията в досието относно трансферната цена, за да определи дали такива трансакции могат да се считат за извършени при справедливи пазарни условия. Информацията по досието обаче, т.е. представените ценови споразумения и договори, не включваше никакви данни в това отношение. В този контекст и при липсата на становище от страна на групата Geely, че такива сделки спазват принципа на сделките между несвързани лица, Комисията не бе в състояние да използва такива цени и ги замени с цената, платена за kW/h за сходни продукти на несвързани доставчици. Когато някои дружества от групата Geely не са купували от несвързани доставчици, бе използвана среднопретеглената цена за kW/h за сходни продукти на равнище група Geely. Това сравнение бе направено на база kW/h, като бе взет предвид химичният състав на батерията, а именно LFP и NMC, и видът на батерията (електрохимичен елемент, модул или акумулаторен блок). При липсата на приложима референтна стойност за модулите референтната цена на електрохимичните елементи беше използвана като консервативна алтернатива. Референтните стойности се основаваха на цените на електрохимичните елементи, получени от BMI ([388]), като бяха взети предвид средните цени на електрохимични елементи за LFP или NMC акумулаторни батерии извън Китай през РП, както е установено в съображенията по-горе.

(860) Като се има предвид частичното неоказване на съдействие от страна на групата SAIC по отношение на доставката на акумулаторни батерии и съответните данни, както е описано в раздел 3.3.1.4, Комисията трябваше да разчита на наличните факти. В това отношение тя основа констатациите си на значителен обем покупки от другата включена в извадката група, която е закупила акумулаторни батерии. Разглежданите трансакции изключват някои акумулаторни батерии, предназначени за модели BEV, които не са подобни на продаваните от SAIC.

Доставки на акумулатори срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

Наименование на дружеството	Процент на субсидиране
Групата Geely	10,32 %
Групата SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Държавни доставки на LFP срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

(861) Както беше отбелязано по-горе, един от включените в извадката производители износители (групата BYD) е вертикално интегриран. Поради това за тази група Комисията проучи дали доставките на ключови суровини за производството на акумулаторни батерии, използвани в моделите, произвеждани от тази група, може да представляват подлежаща на изравняване субсидия. На този етап Комисията съсредоточи разследването върху основния ключов компонент, използван за акумулаторните батерии — LFP, който представлява над 25 % от разходите за производство на акумулаторните батерии.

(862) За да се установи съществуването на подлежаща на изравняване субсидия, са необходими три елемента съгласно членове 3 и 4 от основния регламент: 1) финансово участие; 2) полза и 3) специфичност. Комисията ще разгледа тези елементи по-долу.

3.7.2.2.1. *Финансово участие*

а) Доставчици на LFP, действащи като публични органи

(863) Комисията първо анализира дали може да се установи, че доставчиците на LFP са публични органи, така че предоставянето на тази ключова суровина срещу по-ниско от адекватното възнаграждение може да бъде приписано на ПКНР по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от основния регламент. Както е обяснено подробно в раздел 3.5.1.1, съображения 409 — 418, правният стандарт за съществуването на публичен орган трябва да се тълкува в съответствие със съдебната практика на СТО. Въз основа на съответната съдебна практика, посочена в

([387]) Сравнението на цените между свързани и несвързани доставчици беше направено, като бяха взети предвид обемите на покупките, за да се изчисли среднопретеглената ценова разлика.

([388]) Доставчик на данни и издател на проучвания на пазара за веригата на доставки на литиевойонни акумулаторни батерии за електрически превозни средства (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

съображения 409 — 418, следва да се разгледа дали производителите на материали за влагане в Китай, извършващи доставка на материали за влагане, са „публични органи“ (т.е. субекти, които притежават, упражняват или разполагат с правомощия да упражняват държавни функции), като се вземат надлежно предвид i) правната и икономическата среда, преобладаваща в държавата, в която извършват дейност разследваните субекти, ii) отношенията между разглежданите субекти и правителството и iii) основните характеристики и функции на съответните субекти.

i) *Правна и икономическа среда, преобладаваща в КНР*

(864) В съображения 704—758 Комисията вече разгледа правната и икономическата среда, преобладаваща в Китай, като показа как от материалите за влагане (включително суровини като LFP) до материалите за влагане по средата на веригата (като например акумулаторните батерии) ПКНР е създало рамка, която гарантира, че доставчиците на материали за влагане спазват целите на политиката на ПКНР за развитие на промишлеността за производство на BEV. Съответните мерки, приети от ПКНР за постигане на неговата цел на политиката за подкрепа на основните отрасли по веригата за доставки на BEV в полза на производителите на BEV, обхващащи както ключови материали нагоре по веригата, използвани в производството на акумулаторни батерии, така и самите акумулаторни батерии, са обхванати в точка i) от раздел 3.7.2.1.1.

(865) По-специално Законът за минералните ресурси и Правилникът за прилагане на Закона за минералните ресурси (съображение 723) показват как държавата предвижда, че минералните ресурси ѝ принадлежат, както и че правителството има пълен контрол върху разпределението на ресурсите и може да определи кой получава правата за миннодобивна дейност и какви са ограниченията за вида на ресурсите могат да биват добивани. С 14-ия петгодишен план за суровините (съображение 714) се подкрепя създаването на система за резерв от минерални ресурси, в която държавата и предприятията работят съвместно. Като цяло ПКНР е създало система, чрез която може да упражнява пълен контрол върху минералните ресурси.

(866) Съществуват и няколко стимули за доставчиците на суровини, използвани в производството на акумулаторни батерии, като например данъчни стимули (съображение 721), фондове за ориентиране, възнаграждения, ангажименти за вливане на капитал (съображение 720).

(867) Освен това Комисията установи, че литиевият железен фосфат не подлежи на възстановяване на 13 % ДДС при износ, което го прави по-евтин и изобилен за вътрешно потребление в сравнение с износа (съображение 753). Доказателства за намеса на ПКНР в ценообразуването на суровините за превозни средства, използващи нови енергийни източници, бяха открити в изявления за медиите на MIIT през 2022 г. (съображение 750), когато правителството се ангажира да тласне цената на суровините, използвани в NEV (включително литий), обратно до разумно равнище.

(868) Всичко гореизложено показва, че ПКНР е установило на централно и местно равнище редица политики и мерки, насочени към доставчиците на материали за влагане, за да подкрепи в крайна сметка промишлеността за производство на BEV. Всички тези суровини представляват значителна част от производствените разходи на BEV. В резултат на тези политики на ПКНР, които гарантират стабилно и широко предлагане на тези материали за влагане, съчетано с по-ниски цени, производителите на BEV се ползват от субсидии под формата на значително намаляване на разходите, като по този начин им се дава възможност да продават BEV на по-ниски цени, включително на пазара на ЕС.

a) *Връзка между доставчиците на LFP и ПКНР*

(869) След като анализира правната и икономическата рамка, в която работят доставчиците на материали за влагане, силно продиктувани от целите на политиката на ПКНР за развитие на промишлеността за производство на BEV чрез доставчиците на суровини, Комисията също така анализира характеристиките на китайския вътрешен пазар на LFP, доказателствата за държавно присъствие/собственост по отношение на доставчиците на материали за влагане, както и други признаци, че ПКНР е упражнявало значителен контрол върху тези субекти (включително техните организационни характеристики, веригите на правомощията за вземане на решения и цялостните отношения с ПКНР).

(870) LFP е вид литий, получен от литиев карбонат. Въпреки че литиевият карбонат може да се доставя от доставчици както в Китай, така и извън него, по-голямата част от вноса на литиев карбонат на Китай идва от Чили и Аржентина ([389]) — според наличната онлайн информация около 75 % от рафинирането на литий в световен мащаб

([389]) Въз основа на статистическите данни от Атласа на световната търговия (GTA) за вноса на Китай, код по ХС 28369100, от октомври 2022 г. до септември 2023 г.

се извършва в Китай ([390]). Това означава, че светът е зависим от Китай за рафинирането на литий, а господстващото положение на Китай на този пазар му позволява да определя цените на международната сцена. Това се потвърждава и от данните за вноса в Китай на LFP от останалата част на света, които показват, че незначителни количества LFP са били доставяни от трети държави. ([391])

(871) Комисията не успя да намери повече информация относно държавната собственост и контрола на пазара на доставчици на LFP като цяло в публичното пространство. Като се има предвид липсата на съдействие от страна на ПКНР, както е обяснено по-подробно в раздел 3.3.1.2, и от групата BYD, що се отнася до основния ѝ свързан доставчик, както е обяснено в раздел 3.3.4, Комисията би могла да направи изводи, че е вероятно степента на държавна собственост и контрол върху доставчиците на LFP да е по-значителна отколкото сочи наличната информация.

(872) В това отношение наличната онлайн информация относно пазарния дял на производителите на литий в Китай ([392]) показа, че информацията, предоставена от групата BYD, може да се счита за представителна за китайския вътрешен пазар. Комисията разгледа информацията, предоставена от единствения включен в извадката вертикално интегриран производител (групата BYD), като го счете за представителен за целия китайски пазар на LFP. Комисията установи девет доставчици на LFP за групата BYD. Когато Комисията не беше в състояние да намери информация, която е обществено достояние, тя трябваше да направи изводи въз основа на член 28 от основния регламент.

(873) Комисията установи, че всичките девет китайски доставчици на литий са установени в Китай. Поради това Комисията стигна до заключението, че китайският пазар на LFP е доминиран от местни доставчици.

(874) Комисията също така установи, че дейностите на доставчиците на LFP се регулират от същите подчинени сдружения като производителите на акумулаторни батерии, т.е. CBIA и CIAPS ([393]), като за доставчиците на LFP се прилагат същите разпоредби, обхванати в раздел 3.7.2.1. Както е отбелязано в съображение 773, CBIA и CIAPS не публикуват онлайн пълния списък на своите членове. Комисията успя да установи участието на дружествата в CBIA, CIAPS и други промишлени сдружения, като разгледа техните годишни доклади и друга информация, достъпна онлайн, като например списъка на членовете на техните изпълнителни органи. При липсата на информация от ПКНР, както и на официални публични данни, обхващащи пълния списък на членовете на CBIA и CIAPS, Комисията счита, че дори и повече доставчици биха могли да са членове на тези сдружения. Всъщност Комисията установи, че сред деветимата доставчици на LFP на групата BYD поне двама от тях са членове на CBIA, а също и отчасти държавна собственост. Беше установено, че други двама доставчици също са частично държавна собственост. Според годишния му доклад едно от частично държавните дружества също е било управлявано като предприятие с държавно дялово участие ([394]). Беше установено, че друго дружество е член на CIAPS. ДП и другите членове на CBIA и CIAPS са представлявали 90 % от общото количество LFP, доставено на включения в извадката производител износител, и до 92 % от общата стойност през разследвания период. Един от най-големите доставчици е не само член на CBIA, но и част от изпълнителния съвет на това сдружение. Вследствие на това Комисията установи, че няколко доставчици на LFP, представляващи по-голямата част от общото количество LFP, доставяно от BYD, както и някои от най-големите участници на пазара, са членове на CBIA и/или CIAPS.

(875) Въз основа на гореизложеното Комисията стигна до заключението, че китайският вътрешен пазар на LFP е силно доминиран от местни доставчици, които до голяма степен са членове на подчинени сдружения като CBIA, CIAPS и Hunan Battery Industry Association и/или са държавна собственост.

([390]) Вж. „Борбата за премахване на превъзходството на Китай в производството на акумулаторни батерии, в пет диаграми“, Bloomberg, 1 декември 2022 г., на разположение на адрес: https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/

([391]) Въз основа на статистическите данни от GTA за вноса на Китай, код по ХС 28429040, от октомври 2022 г. до септември 2023 г.

([392]) Вж. „Списък на 10-те най-големи китайски производители на литиев железен фосфат (януари—август)“, ESCN, 16 октомври 2023 г. На разположение на адрес: https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82

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

([394]) Вж. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, стр. 82.

(876) Освен това Комисията проучи отношенията между ПКНР и доставчиците на LFP, за да установи дали правителството е упражнявало значителен контрол върху разглежданите субекти и тяхното поведение на пазара.

(877) Комисията също така откри доказателства за влияние на ККП чрез асоциация за укрепване на партията в някои от основните доставчици на LFP за групата BYD. Подобно на CATL (съображение 786) уставът на трима доставчици на LFP за групата BYD съдържа специални разпоредби относно създаването на организации на ККП и партийни дейности в рамките на дружеството.

(878) Комисията установи, че 89 % от общото количество LFP, доставено на групата BYD, и до 91 % от общата стойност през РП са били доставени от доставчици на LFP, които са били членове на CBIA и/или CIAPS. Друг основен доставчик на LFP също е отчасти държавна собственост и управляван, според годишните му доклади, като предприятие с държавно дялово участие.

(879) Въз основа на а) равнището на контрол, упражняван от ПКНР върху китайските промишлени сдружения, анализирано в подточка ii) от раздел 3.7.2.1.1 (а именно CBIA и CIAPS), и б) факта, че беше установено, че повечето китайски местни производители на LFP са част от тях, са били държавна собственост или са били управлявани като предприятие с държавен капитал (съображение 873), както и в) факта, че в устава на няколко доставчици на LFP се съдържат разпоредби относно създаването на организации на ККП в рамките на дружеството (съображение 876), Комисията стигна до заключението, че пазарът на LFP е доминиран от няколко дружества, които се управляват и контролират от държавата чрез участието им в промишлени сдружения като CBIA и CIAPS. Като се има предвид присъствието на ПКНР в управлението на сдруженията, както и насоките на неговите стопански решения, то има възможността да упражнява значителен контрол върху доставчиците на акумулаторни батерии, включително чрез участието им в CBIA и CIAPS.

б) *Основни характеристики и функции на доставчиците на литий*

(880) При липсата на информация от ПКНР относно броя и друга информация относно формалните признаци за държавна собственост и контрол върху местните доставчици на литий и акумулаторни батерии за BEV, Комисията трябваше да разчита на наличните факти по смисъла на член 28 от основния регламент. За тази цел Комисията анализира положението на доставчиците на литий съгласно докладваното от единствения вертикално интегриран производител, включен в извадката (групата BYD). Когато Комисията не беше в състояние да намери информация, която е обществено достояние, тя трябваше да направи изводи въз основа на член 28 от основния регламент.

(881) Комисията установи, че някои от тези доставчици са пряко или непряко частично притежавани от държавата. По-специално Комисията установи, че основният доставчик на LFP за групата BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, е бил частично държавна собственост, тъй като през 2022 г. най-малко 21,9 % от акциите му са били притежавани от държавни субекти ([395]). Въпреки тази привидна частична държавна собственост, това дружество е управлявано като държавно акционерно предприятие ([396]). Също така беше установено, че трима други доставчици на групата BYD са частично пряко или непряко притежавани от държавата ([397]). Освен това Комисията също така установи присъствието и широкото влияние на членовете и организациите на ККП в множество доставчици на LFP за BYD. Рамката, в която организациите на ККП извършват дейност в дружества, и тяхната цел са описани в съображения 785 и 786. Установено е, че доставчиците на литий на групата BYD, на които се падат над 90 % от покупките на LFP по стойност или обем, са част от промишлени сдружения, действащи като „публични органи“ по смисъла на член 1, параграф 1, буква а), точка 1 от Споразумението за СИМ, и тяхното участие в сдружението им предоставя същата държавна власт.

(882) Комисията оцени дали доставчиците на LFP разполагат с държавна власт и дали я упражняват в изпълнение на държавни функции. Доказателствата показаха, че доставчиците на LFP спазват и изпълняват целите на политиката на ПКНР, определени в раздел 3.7.2.1.1, буква а), точка 1, и по този начин изпълняват държавни функции.

([395]) Вж. http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, стр. 76.
([396]) Вж. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, стр. 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF, стр. 115; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF, стр. 88.

(883) Като се има предвид липсата на съдействие от страна на ПКНР (вж. раздел 3.2.3), Комисията трябваше да разчита на информацията, достъпна онлайн. Комисията откри доказателства за това, че доставчиците на LFP изпълняват национални задачи, например в окръг Anju (град Suining, Sichuan) и в Yunnan. Тези два проекта се отнасят до дъщерните дружества на Hunan Yuneng New Energy Materials, най-големият производител на LFP в Китай ([398]), чиито основни клиенти са BYD и CATL ([399]). Освен това през разследвания период както BYD, така и CATL са били сред акционерите на Hunan Yuneng New Energy Materials, заедно с притежавана от държавата група ([400]).

(884) Окръг Suining е особено важен със своите литиеви запаси. Както вече беше посочено в съображение 724, Комисията откри доказателства за национални планове, съдържащи разпоредби относно годишното производство, целите за печалба и целите за развитие, като например до 2025 г. годишно производство на над 800 000 тона положителни електроди и над 500 000 тона прекурсори на положителни електроди. В тази рамка през 2021 г. Hunan Yuneng New Energy Materials, водещият китайски производител на LFP, и град Suining подписаха споразумение за изграждането на проект, произвеждащ годишно 110 000 тона положителни електроди за литиеви акумулаторни батерии ([401]). Това е едно от няколкото споразумения, подписани с други дружества в областта на акумулаторните батерии за изграждането на „Китайската столица на литиевата промишленост“, което е една от основните цели на плана на град Suining.

(885) През 2021 г. Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials е подписало споразумение с общинските власти за създаване на производствена линия в промишления парк Anning ([402]). Yunnan Yuneng е друго дъщерно дружество на Hunan Yuneng New Energy Materials, посочено в съображение 883. Това споразумение е част от по-широката рамка от споразумения за изграждането на новата зона Dianzhong; както се посочва на уебсайта на правителството на провинция Yunnan, в „**Тригодишния план за действие за развитието на промишленост за производство на акумулаторни батерии за нови енергийни източници в провинция Yunnan (2022—2024 г.)** („План за действие на Yunnan“) [удебеленият шрифт е добавен] ясно се посочва, че в новата зона Dianzhong и други места ще бъдат изградени нови промишлени бази за производство на акумулаторни батерии. Партийният работен комитет и Управителният комитет на новата зона незабавно заложиха целта за „изграждане на нов клъстер на промишлеността за производство на акумулаторни батерии за нови енергийни източници на стойност 100 милиарда евро в Anning“, за да се очертае цялата промишлена верига. Съсредоточаване върху производството на основни материали, като например положителни и отрицателни електроди, диафрагми, медно фолио/алуминиево фолио, електролити, покрития и други помощни материали за акумулаторните батерии за нови енергийни източници, съсредоточаване върху водещото производство на електрохимични елементи и акумулаторни блокове, извършване на целенасочено насърчаване на инвестициите и стремеж към създаване на единен център за събиране на цялостна промишлена верига и полагане на усилия за изграждане на важен национален промишлен клъстер за екологосъобразни акумулаторни батерии за нови енергийни източници в зоната Anning до края на действието на „14-ия петгодишен план“ ([403]). По този начин, въз основа на установените доказателства, изграждането на производствени линии в промишления парк Anning има за цел също така постигането на целите, съдържащи се в Плана за действие на Yunnan.

(886) Въз основа на гореизложеното Комисията допълнително проучи дали фактът, че доставчиците на LFP са имали държавна власт и са били считани за „публични органи“, е оказал въздействие върху цените на китайските местни производители на BEV.

(887) При липсата на съдействие от страна на несвързан или свързан доставчик на литий, както е обяснено в раздел 3.3.1.2, Комисията трябваше да разчита на наличните факти. Във връзка с това се припомня, че Комисията не разполагаше с ключова информация относно структурата на вътрешния пазар на суровини, както и относно механизма за определяне на цените. Поради това Комисията трябваше да разчита на наличните факти и счете, че информацията, предоставена от вертикално интегрирания включен в извадката производител, е показателна за състоянието на китайския вътрешен пазар на LFP.

([398]) Вж. „Китай засилва инвестициите в LFP през 2023 г., но структурните излишъци приемат застрашителни размери“, S&P Global, 9 май 2023 г., на разположение на адрес: https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms

([399]) Вж. „Приходите на доставчика на катоди Yuneng през 2022 г. достигат близо 42,8 милиарда CNY, от които CATL и BYD представляват над 80 %“, Energy Trend, 24 април 2023 г., на разположение на адрес: https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html

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

([401]) Вж. https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html

([402]) Централната нова зона на Yunnan ускорява създаването на клъстер за акумулаторни батерии за нови енергийни източници, Правителство на провинция Yunnan, 8 юли 2022 г., на разположение на адрес: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html

([403]) *Пак там.*

(888) В съображение 795 Комисията стигна до заключението, че както CBIA, така и CIAPS разполагат с държавни правомощия да регулират и направляват икономическото поведение на своите членове в полза на отрасъла на BEV и че дейностите на доставчиците на LFP се регулират от същите подчинени сдружения (вж. съображение 873).

(889) LFP е вид литий, получен от литиев карбонат, а господстващото положение на Китай в рафинирането на LFP и като цяло на този пазар му позволява да определя цените на международната сцена. Както вече беше описано в съображение 869, Комисията установи, че Китай е внесъл незначителни количества LFP, ([404]) което показва, че китайските вътрешни доставчици определят цените, а не следват цените, и могат да се ползват със свобода на преценка по отношение на ценовото си поведение, като се има предвид господстващото положение на Китай в рафинирането на LFP.

(890) Това се потвърждава и от факта, че 100 % от доставчиците на LFP от групата BYD са установени в КНР.

(891) По отношение на самите цени Комисията установи, че средната месечна покупна цена на LFP от единствения интегриран производител на BEV е намаляла с [40—60 %] през разследвания период, докато средната месечна експортна цена на същия продукт с произход от КНР е останала стабилна през същия период ([405]). Такъв спад на цените може да се наблюдава при всички основни доставчици на LFP за групата BYD. Според Комисията това потвърждава, че чрез въведения механизъм, по-специално промишлените сдружения и мерките за подкрепа на производителите на LFP, ПКНР гарантира, че LFP се предоставя на производителите на BEV на ниски цени, а доставчиците на LFP стриктно следват действащия ценови механизъм. От производителите на LFP се изисква да изпълняват публични функции, когато предоставят LFP на местни производители, а не да действат като рационални икономически оператори.

(892) Що се отнася до основния доставчик на BYD, Комисията установи, че договорът му с групата BYD съдържа клауза относно цената, която гарантира, че ще се възползва от най-благоприятната доставка ([406]), т.е. че то няма да плаща по-висока цена от който и да било друг клиент на Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Тази клауза се потвърждава и в проспекта на IPO, издаден от същото дружество, в който се посочва, че „страна А [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] обещава да предостави на страна Б [групата BYD] най-благоприятните условия за доставка на литиев железен фосфат (включително доставка на количество литиев железен фосфат, цена за доставка) и цената на доставката не трябва да бъде по-висока от най-ниската цена на подобни продукти, продавани от страна А на други клиенти“ ([407]). В същия документ също така се признава, че BYD е стратегически инвеститор на Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Освен това, въпреки че CATL е също така стратегически инвеститор и основен клиент на Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ([408]), Комисията установи в съображение 801, че уставът му предвижда, че „цените на трансакциите със свързани лица се определят от държавата“ ([409]). Следователно, като се има предвид връзката между двете дружества и при липсата на други доказателства, сочещи обратното, Комисията счете, че цената, платена от CATL за LFP, е била определена от държавата. Това обхваща голяма част от закупения на китайския пазар LFP, предназначен за производители на BEV, като се има предвид фактът, че CATL е най-големият „независим“ производител на акумулаторни батерии в Китай ([410]).

(894) Следователно, като се има предвид, че Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd е задължено да предостави на групата BYD най-благоприятните условия за доставка на LFP по отношение на цените, както е описано в съображение 891, Комисията стигна до заключението, че CATL и групата BYD, двамата основни производители на акумулаторни батерии на китайския пазар, са купували LFP на най-благоприятната цена, определена от държавата благодарение на ценови механизъм, разработен от ПКНР в полза на промишлеността за производство на BEV.

([404]) Въз основа на статистическите данни от GTA за вноса на Китай, код по ХС 28429040, от октомври 2022 г. до септември 2023 г.
([405]) Въз основа на статистическите данни от GTA за износа на Китай, код по ХС 28429040, от октомври 2022 г. до септември 2023 г.
([406]) Това означава, че условията на доставчика за BYD не трябва да бъдат по-неблагоприятни от условията, които този доставчик предоставя на други клиенти. Например цената на доставчика за BYD не трябва да бъде по-висока от цената за други клиенти за същия продукт.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , стр. 1.1.384.
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , стр. 1.1.47.
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf
([410]) Доклад на Rhodium, стр. 41.

(895) С оглед на гореизложените съображения Комисията установи, че доставчиците на LFP не са свободни да определят цените в съответствие с обичайните пазарни съображения и да увеличават максимално печалбите си. Това се илюстрира не само от намесата на ПКНР на пазара, както е описано в съображение 750, но и от механизма за определяне на цените в полза на основните икономически оператори в промишлеността за производство на акумулаторните батерии и промишлеността за производство на BEV, както е описано в съображения 891—893. Гореизложеното потвърждава, че доставчиците на LFP предоставят на производителите на BEV тази суровина срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, като по този начин предоставят полза на производителите на BEV.

в) *Заключение*

(896) Въз основа на анализираната по-горе информация Комисията стигна до заключението, че доставчиците на LFP разполагат с държавна власт и упражняват държавни функции. Поради плановете на ПКНР и всички приложими строги механизми за контрол и надзор, уреждащи сдруженията, действията на тези сдружения и техните членове, както и на другите доставчици, всъщност са актове на ПКНР.

(897) Комисията също така счете, че дружествата, доставящи литиев фосфат, също разполагат с държавна власт и упражняват държавни функции, тъй като също така трябва да спазват политиките на ПКНР, обхванати в раздел 3.7.2, вместо да действат в съответствие с принципите на свободния пазар, за да увеличат максимално печалбите си. Техните решения и управлението на дружествата са очевидно засегнати от тези политики на ПКНР за доставка на LFP на по-ниски цени или за определяна на цените за развитието на промишлеността за производство на BEV, както и за следване на насоките относно производствените цели, които следователно не могат да се считат за израз на частно поведение в условията на свободна пазарна икономика. Установените доказателства за ценообразуването на вътрешния пазар и за ценовото поведение на експортния пазар спрямо вътрешния пазар допълнително потвърждават, че производителите на LFP в Китай спазват политиките на ПКНР, а не принципите на свободния пазар.

(898) Характеристиките на китайския вътрешен пазар и механизмите за ценообразуване, които се прилагат и наблюдават от сдруженията на промишлеността за производство на акумулаторни батерии, техните членове и доставчиците на LFP, допълнително потвърждават заключението, че те разполагат с държавна власт и упражняват държавни функции.

(899) В резултат на това Комисията счете, че ПКНР е създало среда, при която LFP ще се предоставя на вертикално интегрирани производители на BEV и производители на акумулаторни батерии като CATL, който действа като публичен орган, изпълняващ държавната политика, срещу по-ниско от адекватното възнаграждение. Въз основа на това Комисията стигна до заключението, че сдруженията на производители на акумулаторни батерии, включително CBIA и CIAPS, членовете на тези сдружения и всички други доставчици на акумулаторни батерии и литий също се считат за публични органи по смисъла на член 1, параграф 1, буква а), точка 1 от Споразумението за СИМ, тъй като нямат друг избор, освен да се съобразят с общите цели на политиката на ПКНР в полза на производителите на BEV.

(b) Производители на LFP, действащи като частни органи, които ПКНР е упълномощило или на които е възложило да изпълняват функции

(900) В допълнение към констатациите, че производителите на LFP са „публичен орган“ по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от основния регламент, Комисията разгледа като алтернатива също така дали ПКНР е предоставило финансово участие чрез упълномощаване или възлагане на производителите на LFP (като частни органи) да доставят акумулаторни батерии на производителите на BEV срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, както е предвидено в член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент.

(901) Този анализ се извършва въз основа на приложимия правен стандарт, обхванат в съображения 822—826. Комисията първо анализира дали подкрепата на ПКНР за китайската промишленост за производство на BEV под формата на предоставяне на LFP срещу по-малко от адекватното възнаграждение е действителна цел на различните съответни правителствени мерки, а не просто „страничен ефект“ от упражняването на обща регулаторна власт. В рамките на разследването бе разгледано по-специално дали установените по-ниски цени на LFP са били част от целите на правителството или дали по-ниските цени са били по-скоро „непреднамерен“ страничен резултат от общата регулаторна дейност на правителството. Комисията стигна до заключението, че различните намеси на ПКНР са имали за цел да подкрепят промишлеността за производство на BEV и че по-ниските цени на LFP са планирана цел на тези мерки, които на свой ред са били прилагани чрез промишлени сдружения, които са задължени да спазват и прилагат тези планове.

(902) През годините ПКНР е предприемало редица мерки, за да постигне целта на политиката си. В раздел 3.2 е описан подробно съответният контекст и се обяснява значението, което ПКНР отдава на развитието на промишлеността за производство на BEV и на свързаните с нея отрасли.

(903) Промишлеността за производство на LFP, заедно с промишлеността за производство на акумулаторни батерии, получава силна подкрепа в Китай. Съществуват голям брой наредби, издадени от различни държавни органи, упражняващи надзор върху всеки аспект на промишлеността за производство на акумулаторни батерии и материалите нагоре по веригата, както е показано в раздел 3.7.2.1.1, подточка i), и по-специално Законът за минералните ресурси и Правилникът за прилагане на Закона за минералните ресурси (съображение 723) и 14-ият петгодишен план за суровините (съображение 714). Освен това, доказателства за намеса на ПКНР в ценообразуването на суровините за превозни средства, използващи нови енергийни източници, бяха открити в изявления за медиите на MIIT през 2022 г. (съображение 750), когато правителството се ангажира да тласне цената на суровините, използвани в NEV (включително литий), обратно до разумно равнище.

(904) Освен това Комисията вече установи, че китайските промишлени сдружения (т.е. CBIA и CIAPS) не са независими промишлени сдружения с оглед на равнището на контрол от страна на ПКНР върху тях (съображения 777—784) и функциите, които изпълняват, което показва, че те разполагат с държавна власт (съображения 791—798). По-специално членовете на CIAPS разполагат с правомощия за „укрепване на самодисциплината в отрасъла“ и за „регулиране на сдружението, промишлеността и поведението на членовете“, а членовете на CBIA разполагат с правомощия за „координиране на въпроси, свързани с корпоративното производство, продажби и износ“. Поради това тези две сдружения също така упражняват държавни функции, тъй като тяхната роля е да прилагат политиките на ПКНР за доставки на LFP на по-ниски цени в полза на вътрешната промишленост за производство на BEV и да упражняват надзор върху пълното спазване на тези политики от страна на всички съответни доставчици.

(905) Това потвърждава, че доставчиците на LFP не действат като оператори на свободния пазар на китайския вътрешен пазар и не вземат икономически рационални решения, както е видно от развитието на цените на вътрешния пазар и експортните цени на LFP (съображение 919), а именно вътрешните и експортните цени следват напълно различни тенденции. В действителност тяхното нерационално поведение показва, че то е било насочено от политиките на ПКНР за доставка на LFP на по-ниски цени за местната промишленост за производство на BEV. Това се потвърждава и от констатациите в съображение 892 по-горе, в което Комисията стигна до заключението, че по-голямата част от цените на LFP на пазара, а именно LFP, закупен от CATL и BYD от свързани доставчици, се определят пряко и непряко от държавата.

(906) Комисията освен това откри доказателства в националните и местните политики, че доставчиците на LFP имат възможност да се възползват от редица мерки за подкрепа, обхванати в раздел 3.7.2.1.1, подточка i). Припомня се, че нито един доставчик нагоре по веригата не оказа съдействие при настоящото разследване и поради това Комисията не беше в състояние да установи дали доставчиците на LFP са получатели на мерките за подпомагане, изброени в раздел 3.7.2.1.1, подточка i). В това отношение Комисията установи, че основният доставчик на LFP на BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, се е ползвал от широк набор от преки безвъзмездни средства в допълнение към предимствата във връзка с данъка върху доходите, от които може да се възползва благодарение на своя сертификат за високотехнологично предприятие ([411]).

(907) Въз основа на това и предвид рамката за подкрепа, създадена от ПКНР, е разумно да се заключи, че и други доставчици на LFP също биха се възползвали от тези стимули, така че ПКНР би могло допълнително да насочи дружествата към увеличаване и подпомагане на вътрешните доставки на LFP в полза на развитието на промишлеността за производство на BEV.

(908) Освен това, както вече беше посочено в съображение 873, доставчиците на LFP, които са били членове на CBIA и/или CIAPS, представляват над 90 % от общото количество LFP, доставено на групата BYD, и над 90 % от общата стойност през разследвания период. Комисията също така установи, че горепосочените китайски промишлени сдружения не са независими сдружения, действащи в съответствие със свободни икономически принципи, а субекти, ръководени от ПКНР и управлявани от него чрез Държавния съвет (раздел 3.7.2.1.1, буква а), подточка ii). По-специално беше установено, че и двете сдружения изпълняват задачи, възложени от правителството (съображения 781 и 783), и тяхната роля е да подпомагат правителството при прилагането на правителствените политики и при регулирането на поведението на техните членове. Фактът, че сдруженията и техните членове разполагат с правомощия за „укрепване на самодисциплината в отрасъла“ и за „регулиране на сдружението, промишлеността и поведението на членовете“, а в случая на CBIA — и по-специално за „координиране на въпроси, свързани с корпоративното производство, продажби и износ“, показва, че сдруженията са публични органи, упълномощени от ПКНР да насочват своите членове да адаптират икономическите си решения в полза на промишлеността за производство на BEV.

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

(909) Предвид наличните доказателства Комисията счете, че ПКНР е имала доста по-активна роля, „отколкото просто действия за насърчаване“, както се изисква от Апелативния орган на СТО ([412]). Предприетите от ПКНР мерки ограничават свободата на действие на производителите на LFP, като ограничават на практика техните стопански решения на каква цена да продават своя продукт, както е показано в плановете, обхванати в раздел 3.2, в полза на промишлеността за производство на BEV. Ролята на ПКНР излиза далеч извън обикновената намеса като пазарен регулатор. Съответните мерки, включително ограниченията върху износа на LFP и мерките за подкрепа на доставчиците на LFP, не само регулират общите аспекти на пазара, но и налагат конкретно поведение на доставчиците на LFP. Всички тези мерки са били предприети, за да могат доставчиците на LFP да доставят LFP на по-ниски цени в полза на промишлеността за производство на BEV. Това намерение е ясно изразено и чрез множество политически изявления и действия, обхванати в раздели 3.7.2.1.1 и 3.7.2.2.1.

(910) Като е задължило доставчиците на LFP да спазват тези мерки, които на свой ред са били наложени чрез промишлените сдружения, които имат задължението да спазват и прилагат тези планове, ПКНР ги е лишило от възможността свободно да избират своите стратегии за продажба в съответствие с пазарните съображения. С други думи, тези мерки очевидно представляват „доказуема връзка“ между действията на правителството и поведението на частните дружества за производство на акумулаторни батерии. ПКНР използва дружествата за акумулаторни батерии като свой представител в подкрепа на производителите на BEV.

(911) И накрая, Комисията оцени дали действителното доставяне на LFP всъщност не се различава от това, което самото правителство би направило. Комисията отбеляза, че случаят е такъв. Вместо да предоставя LFP директно на промишлеността за производство на BEV, за да се постигнат целите на обществената политика на ПКНР за стимулиране на развитието на тази промишленост, ПКНР чрез набор от мерки подтиква частните субекти да направят това от негово име. Освен това, доколкото такова предоставяне на стоки от страна на правителството е свързано с някои разходи (като например предоставянето на субсидии за суровини или лишаването от доходи чрез осигуряване на стоки срещу по-ниско от адекватното възнаграждение), подобни действия следва да се считат за типични функции, които обикновено се упражняват от правителството.

(912) В светлината на гореизложеното Комисията заключи, че наборът от мерки, приети от ПКНР, води до финансово участие на ПКНР под формата на снабдяване на китайските производители на BEV с LFP срещу по-ниско от адекватното възнаграждение съгласно член 3, параграф 1, буква а), подточка iv) от основния регламент.

3.7.2.2.2. *Полза, специфичност и изчисляване на размера на субсидията*

а) Полза

(913) Както е обяснено в раздел 3.3.1.2, нито един от производителите доставчици на LFP или на акумулаторни батерии не предостави информация на Комисията чрез отговори на специалния въпросник, предвиден за доставчиците на материали за влагане в Китай. Свързаният доставчик на LFP за BYD не предостави отговор на въпросника и Комисията не можа да прецени дали цената, на която групата BYD е закупувала LFP, може да се счита за определена в условия на сделка между несвързани лица.

(914) Поради това Комисията трябваше да разчита на наличните факти в съответствие с член 28 от основния регламент, за да определи нивото на ползата за включените в извадката производители износители, които са закупували LFP и акумулаторни батерии на вътрешния пазар.

(915) В съображения 895—898 Комисията стигна до заключението, че доставчиците на LFP се считат за публични органи и/или частни дружества, които държавата е упълномощила или на които е възложила функции.

(916) В съответствие с член 3, параграф 2, член 5 и член 6, буква г) от основния регламент Комисията оцени размера на подлежащите на изравняване субсидии с оглед на ползата, предоставена на получателя, чието наличие през разследвания период е установено.

(917) Поради това Комисията първо оцени дали цените в Китай биха могли да представляват подходяща референтна стойност.

(918) Поради частичното неоказване на съдействие от ПКНР Комисията не разполагаше с ключова информация за положението на пазара в Китай на доставчиците на суровини, използвани за производството на акумулаторни батерии, и за възможните корекции, които трябваше да се извършат. Комисията установи, че преобладаващите условия на пазара на КНР са били изкривени с оглед на прилаганите национални и отраслови политики, които са изпълнявали всички икономически оператори.

([412]) Доклад на Апелативния орган, DS 296, т. 115.

(919) Съществуват няколко примера за тежка правителствена намеса и подкрепа по цялата верига на доставки на BEV, които са попречили на нормалната пазарна динамика за определяне на цената. Поради това цените на основните суровини, използвани в производството на акумулаторни батерии, т.е. LFP, не бяха счетени за пазарни цени, а за цени, повлияни от правителството, за да постигне целите на политиката си.

(920) Доказателство за това е и фактът, че цените на вътрешния пазар, на които BYD купува LFP, са били значително по-ниски от китайската експортна цена. Комисията установи, че рязката низходяща тенденция (над 30 %), наблюдавана в покупната цена на LFP на вътрешния пазар през разследвания период, е напълно отделена от развитието на експортната цена от КНР за останалата част от света, която е останала доста стабилна. Поради това данните, с които разполага Комисията, показаха не само че ПКНР, чрез сдруженията и техните членове, действащи като публични органи, е създало механизъм за ценообразуване за суровините, използвани за акумулаторни батерии, и по-специално LFP, но и че въздействието на този механизъм е било видимо на китайския вътрешен пазар през разследвания период.

(921) Само тази причина е достатъчна Комисията да счете, че цените на LFP на китайския вътрешен пазар са изкривени и не могат да бъдат използвани като референтна стойност за определяне на ползата.

(922) Поради това Комисията трябваше да потърси подходяща външна (определена извън държавата) референтна стойност.

(923) В съответствие с член 6, буква г), втора алинея, подточка ii) от основния регламент Комисията анализира най-големите производители на LFP като възможно най-близките заместители на цената на китайския вътрешен пазар, при която няма нарушения.

(924) Предвид господстващото положение на Китай на пазара в производството на LFP и факта, че не могат да бъдат установени други цени извън страната, и като се има предвид невъзможността да се направи сравнение между цените на китайския вътрешен пазар и цените извън страната, Комисията трябваше да разчита на експортните цени от Китай за останалата част от света, доставяни на база франко борд. Поради това тези цени бяха счетени за подходяща референтна стойност с оглед на съществуващите доминиращи условия за този конкретен вид литий и липсата на друга разумна референтна стойност. Въз основа на това Комисията установи, че цените на LFP на вътрешния пазар са по-ниски от експортните цени за останалата част от света.

б) Специфичност

(925) Наборът от мерки, прилагани от ПКНР, с които се гарантира предоставянето на LFP срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, включително ограничения на износа и подкрепа за производителите на LFP с цел спазване на целите и плановете на политиката на ПКНР, са от полза само за определени отрасли, които купуват LFP. Освен това LFP е специфичен вид рафиниран литий за производството на акумулаторни батерии, използвани в BEV.

(926) Поради това Комисията стигна до заключението, че субсидиите под формата на доставка на LFP за производството на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение са специфични по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент. Тези субсидии са ограничени до категория предприятия или отрасли, по-специално тези, които използват LFP като материал за влагане. Освен това заинтересованите страни не представиха доказателства, че подобна форма на субсидии се основава на обективни критерии или условия по смисъла на член 4, параграф 2, буква б) от основния регламент.

в) Изчисляване на размера на субсидията

(927) Комисията сравни цената на вътрешния пазар, на която групата BYD е закупила LFP по време на разследвания период, със средната китайска експортна цена през разследвания период ([413]).

(928) Тъй като за един от доставчиците на LFP също беше установено, че е свързано дружество с групата BYD през част от РП и при липсата на отговор на въпросника от този доставчик, както е посочено в раздел 3.3.4, Комисията не разполага с доказателства по досието, че цените, определени от доставчика нагоре по веригата и групата BYD, не са били засегнати от техните отношения. Поради това Комисията не разполагаше с доказателства, че тези цени са в съответствие с принципа на сделките между несвързани лица и замени тази цена със средната покупна цена на LFP от несвързани доставчици.

([413]) Въз основа на статистическите данни от GTA за износа на Китай, код по ХС 28429040, от октомври 2022 г. до септември 2023 г.

(929) Ползата за BYD беше изчислена чрез сравняване на цените на вътрешния пазар с китайската експортна цена на LFP с оглед на господстващото положение на Китай при рафинирането на този вид литий. Както е описано в съображение 400, тъй като Комисията не разполага с доказателства по случая дали покупките на LFP от свързания доставчик са били в съответствие с принципа на сделките между несвързани лица, средната цена от свързания доставчик на LFP беше заменена със средната покупна цена, получена от несвързани доставчици. Не бяха направени корекции.

Доставка на литий за производство на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение

Наименование на дружеството	Процент на субсидиране
Групата BYD	7,35 %

3.8. **Приходи, от които правителството се е отказало, чрез програми за освобождаване и намаляване на данъци**

1) *Намаление на данъка върху доходите на предприятията (ДДП) за предприятия в областта на високите и новите технологии*

(930) Съгласно Закона на Китайската народна република за данъка върху доходите на предприятията („Закон за ДДП“) предприятията в областта на високите и новите технологии, на които държавата трябва да осигурява ключова подкрепа, се ползват от намалена ставка на ДДП в размер на 15 % вместо стандартната данъчна ставка в размер на 25 %.

а) Правно основание

(931) Правното основание на тази програма са член 28 от Закона за ДДП на КНР и член 93 от Правилника за неговото прилагане ([414]), както и:

— Циркуляр на Министерството на науката и технологиите, Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за преработване и издаване на Административни мерки за признаване на високотехнологичните предприятия (№ 32 от 2016 г.);

— Циркуляр на Министерството на науката и технологиите, Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за преработване и издаване на Насоките за управление на акредитацията на високотехнологичните предприятия (№ 195 от 2016 г.);

— Известие на Държавната данъчна администрация относно прилагането на политики за облагане с преференциални ставки на данъка върху доходите за високотехнологичните предприятия (Известие № 24 от 2017 г.);

— Каталог от 2016 г. на високотехнологичните области, подкрепяни от държавата ([415]).

(932) Освен това през януари 2021 г. НКРР издаде версията от 2020 г. на „Каталога на насърчаваните отрасли в Западния регион“ (Наредба № 40 от 2021 г.), в сила от 1 март 2021 г. Насърчаваните предприятия, разположени в 12 западни провинции, автономни региони и градове, могат да се възползват от преференциалната политика за облагане на доходите на предприятията с намалена данъчна ставка от 15 %. Каталогът насърчава Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Inner Mongolia и Guangxi да развиват литиевата промишленост. Медта, алуминият и графитът също са включени в каталога.

(933) В глава IV от Закона за ДДП се съдържат разпоредби за „Преференциално данъчно третиране“. В член 25 от Закона за ДДП, който представлява въвеждащ текст за глава IV, се постановява, че „Държавата ще предлага преференции при данъка върху доходите за предприятията с дейност в отрасли или по проекти, чието развитие е обект на специална подкрепа и насърчаване от държавата“. В член 28 от същия закон се предвижда, че „ставката на данъка върху доходите на предприятията в областта на високите и новите технологии, които се нуждаят от специална подкрепа от страна на държавата, се намалява на 15 %“.

([414]) Правилник за прилагане на Закона за данъка върху доходите на предприятията на Китайската народна република (преработен през 2019 г.) — Постановление на Държавния съвет на Китайската народна република № 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm

(934) В член 93 от Правилника за прилагане на Закона за данъка върху доходите на предприятията се пояснява, че:

„Значимите предприятия в областта на високите и новите технологии, определени за подпомагане от държавата“, както е посочено в член 28, точка 2 от Закона за данъка върху доходите на предприятията, се отнасят до предприятията, които притежават ключови права върху интелектуална собственост и изпълняват следните условия:

1. *Отговарят на обхвата на подкрепяните от държавата ключови области на високите и новите технологии;*
2. *Съотношението на разходите за научноизследователска и развойна дейност спрямо приходите от продажби е не по-малко от определената за това стойност;*
3. *Съотношението на приходите от високи технологии/продукти/услуги спрямо общите приходи на предприятието е не по-малко от определената за това стойност;*
4. *Съотношение на техническия персонал спрямо общия брой на служителите в предприятието е не по-малко от определената за това стойност;*
5. *Други условия, посочени в Мерките за административно определяне на високотехнологичните предприятия.*

Мерките за административно определяне на високотехнологични предприятия и подпомагани от държавата ключови области на високите и новите технологии се формулират съвместно от отделите за технологии, финанси и данъчно облагане към Държавния съвет и влизат в сила след одобрение от Държавния съвет.“

(935) Горепосочените разпоредби ясно посочват, че намалената ставка на данъка върху доходите на предприятията е запазена за „значимите предприятия в областта на високите и новите технологии, определени за подпомагане от държавата“, които притежават ключови права върху интелектуална собственост и изпълняват определени условия, като например да „отговарят на обхвата на подпомаганите от държавата ключови области на високите и новите технологии“.

(936) Съгласно член 11 от Административните мерки за признаване на високотехнологични предприятия, за да бъде признато за високотехнологично, дадено предприятие трябва едновременно да отговаря на определени условия, сред които: „то е получило собствеността по отношение на правата върху интелектуална собственост, която има основна роля в техническата подкрепа на основните му продукти (услуги) чрез независими научни изследвания, трансфер, безвъзмездни средства, сливания и придобивания и др.“ и „технологията, която играе централна роля в техническата подкрепа на основните му продукти (услуги), е в рамките на предварително определените във „високотехнологичните области, подкрепяни от държавата“.

(937) Ключовите високотехнологични области, подкрепяни от държавата, са изброени в Каталога от 2016 г. на високотехнологичните области, подкрепяни от държавата. В този каталог в „I. Електронна информация“, точка 4 „Комуникационни технологии“ като високотехнологични области, подкрепяни от държавата, ясно се посочват „оптична преносна мрежа“ и „технология на оптичната преносна система“, обхващащи кабелите от оптични влакна.

(938) Дружествата, които се ползват от тази мярка, трябва да подадат данъчните си декларации със съответните приложения. Действителният размер на ползата е включен в данъчната декларация.

б) Констатации от разследването

(939) Комисията установи, че през разследвания период дружествата в рамките на включените в извадката групи от производители износители са били високотехнологични дружества и поради това са се ползвали с намалена ставка на ДДП от 15 %.

в) Полза

(940) Комисията счете, че разглежданото данъчно облекчение представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като е налице финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, с което на съответните дружества е предоставена полза. Ползата за получателите се равнява на спестения данък.

г) Специфичност

(941) Тази субсидия е специфична по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като самото законодателство ограничава прилагането ѝ само за предприятията, които развиват дейност в някои определени от държавата високотехнологични приоритетни области. Промишлеността за производство на BEV е такава високотехнологична приоритетна област.

(942) В допълнение към намалението на ДДП въз основа на статута на високотехнологичните предприятия, намалението на ДДП до 15 % е на разположение на производителите на NEV (включително BEV) и въз основа на критерии, свързани с тяхното физическо местоположение. По-специално, ако дадено предприятие се намира в западния регион, ДДП може да бъде платен по намалена ставка от 15 %.

(943) По този начин съгласно законодателството, което урежда дейностите на предоставящия орган, достъпът до субсидии изрично е ограничен до определени сектори и географски региони.

д) Изчисляване на размера на субсидията

(944) Размерът на подлежащата на изравняване субсидия беше определен чрез предоставената през разследвания период полза за получателите. Тази полза беше изчислена като разликата между общия дължим данък при нормалната данъчна ставка и при намалената данъчна ставка.

(945) Процентът на субсидиране, установен за тази специфична схема, беше 0,36 % за групата BYD.

2) *Преференциално приспадане на разходите за научноизследователска и развойна дейност преди данъчно облагане*

(946) Данъчното облекчение за научноизследователски и развойни дейности (НИРД) дава право на преференциално данъчно третиране на тези дейности на дружествата в някои определени от държавата високотехнологични приоритетни области, ако разходите за НИРД достигат определени прагове.

(947) По-конкретно, разходите за НИРД, направени от дадено предприятие, когато то извършва каквато и да е НИРД, преди данъчно облагане се приспадат още 100 % от сумата на действително извършените разходи за НИРД в допълнение към приспадането на действителните разходи, както е предвидено, считано от 1 януари 2023 г., при условие че тези разходи не се преобразуват в нематериални активи и не се включват в текущите печалби и загуби.

(948) Ако въпросните разходи са били преобразувани в нематериални активи, те може да бъдат амортизирани при ставка, равняваща се на 200 % от стойността на нематериалните активи преди данъчно облагане, считано от 1 януари 2023 г.

а) Правно основание

(949) Правното основание на програмата са член 30, параграф 1 от Закона за ДДП и член 95 от Правилника за прилагане на Закона за ДДП на КНР, както и следните известия:

— Съобщение на Държавната данъчна администрация по въпроси, свързани с обхвата на разпределение на претеглените приспадания преди данъчно облагане на разходите за НИРД (Съобщение № 40 от 2017 г.),

— Съобщение на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за по-нататъшно подобряване на политиките относно претеглените приспадания преди данъчно облагане на разходите за НИРД (Съобщение № 7 от 2023 г.).

б) Констатации от разследването

(950) Комисията установи, че дружествата от включените в извадката групи са се ползвали от допълнително приспадане на разходите за НИРД, свързани с изследвания и разработки на нови технологии, продукти и техники.

в) Полза

(951) Комисията счете, че разглежданото данъчно облекчение представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като е налице финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, с което на съответните дружества е предоставена полза. Ползата за получателите се равнява на спестения данък.

г) Специфичност

(952) Тази субсидия е специфична по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като самото законодателство въвежда ограничението тази мярка да се прилага само по отношение на предприятията, които извършват разходи за НИРД в някои определени от държавата високотехнологични приоритетни области, като сектора на BEV. По този начин съгласно законодателството, което урежда дейностите на предоставящия орган, достъпът до субсидии изрично е ограничен до определени предприятия и сектори.

д) Изчисляване на размера на субсидията

(953) Размерът на подлежащата на изравняване субсидия беше определен чрез предоставената през разследвания период полза за получателите. Ползата беше изчислена като разликата между общия дължим данък при нормална данъчна ставка и общия дължим данък след допълнително приспадане в размер на 100 % от действителните разходи за НИРД.

(954) Процентът на субсидиране, установен за тази специфична схема, беше 0,57 % за групата BYD, 0,03 % за групата Geely и 1,53 % за групата SAIC.

3) *Освобождаване от данък върху дивидентите между отговарящите на критериите местни предприятия*

(955) Законът за ДДП предвижда преференции при данъка върху доходите за предприятията с дейност в отрасли или по проекти, чието развитие е обект на специална подкрепа и насърчаване от държавата, и по-специално освобождаване от данък върху доходите от капиталови инвестиции, като дивиденти и премии, между отговарящи на критериите местни предприятия.

а) Правно основание

(956) Правното основание на програмата е член 26, параграф 2 от Закона за ДДП заедно с Правилника за прилагане на Закона за ДДП на КНР.

(957) В член 25 от Закона за ДДП, който представлява въвеждащ текст за глава IV „Преференциални данъчни политики“ се постановява, че „Държавата ще предлага преференции при данъка върху доходите за предприятията с дейност в отрасли или по проекти, чието развитие е обект на специална подкрепа и насърчаване от страна на държавата“. Освен това в член 26, параграф 2 се уточнява, че освобождаването от данъка се прилага за доходите от капиталови инвестиции между „отговарящи на критериите местни предприятия“, което изглежда ограничава неговото приложно поле само до определени местни предприятия.

б) Констатации от разследването

(958) Комисията установи, че някои дружества от включените в извадката групи са били освободени от данък върху доходите от дивиденти между отговарящи на критериите местни предприятия.

в) Полза

(959) Комисията счете, че тази схема представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като е налице финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, с което на съответните дружества е предоставена полза. Ползата за получателите се равнява на спестения данък.

г) Специфичност

(960) Тази субсидия е специфична по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като самото законодателство въвежда ограничението това освобождаване да се прилага само за отговарящи на критериите местни предприятия, чието развитие се подпомага съществено или се насърчава от държавата. По този начин съгласно законодателството, което урежда дейностите на предоставящия орган, достъпът до субсидии изрично е ограничен до определени предприятия и сектори.

д) Изчисляване на размера на субсидията

(961) Комисията изчисли размера на субсидията, като приложи нормалната данъчна ставка към доходите от дивиденти, които са приспаднати от облагаемия доход.

(962) Процентът на субсидиране, установен за тази специфична схема, беше 0,17 % за групата Geely и 1,09 % за групата SAIC.

4) *Ускорена амортизация на оборудването, използвано от високотехнологичните предприятия*

(963) Съгласно член 32 от Закона за ДДП, когато „ускорената амортизация на дълготрайните активи на дадено предприятие е действително необходима поради технологичния напредък или по други причини, може да бъде намален броят на годините за амортизацията или да бъде приет методът на ускорената амортизация“.

а) Правно основание

(964) Правното основание на програмата са член 32 от Закона за ДДП и член 98 от Правилника за прилагане на Закона за ДДП на КНР, както и следните известия:

— Известие на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за по-нататъшно подобряване на политиките във връзка с ДДП за ускорена амортизация на дълготрайните активи (Известие № 106 от 2015 г.),

— Съобщение по въпроси, свързани с по-нататъшното подобряване на политиките във връзка с ДДП за ускорена амортизация на дълготрайните активи (Съобщение № 68 на Държавната данъчна администрация от 2015 г.),

— Известие на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за съответните политики във връзка с ДДП за приспадането по отношение на оборудване и инструменти (Известие № 54 от 2018 г.),

— Съобщение на Държавната данъчна администрация за прилагане на съответните политики във връзка с ДДП за приспадането по отношение на оборудване и инструменти (Съобщение № 46 на Държавната данъчна администрация от 2018 г.),

— Съобщение на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за разширяване на обхвата на прилагането на преференциалните политики за ускорена амортизация на дълготрайните активи (Съобщение № 66 от 2019 г.),

— Съобщение на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за удължаване на срока за прилагане на някои преференциални данъчни политики (Съобщение № 6 на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация от 2021 г.),

— Съобщение на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за съответните политики във връзка с ДДП за приспадането по отношение на оборудване и инструменти (Съобщение № 37 на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация от 2023 г.).

(965) Съгласно Известието за политиките за приспадане по отношение на оборудване и уреди за целите на ДДП (Cai Shui [2018 г.] № 54) „когато единичната стойност на оборудване или уред, които са били новозакупени от дадено предприятие през периода от 1 януари 2018 г. до 31 декември 2020 г., не надвишава пет млн. CNY, предприятието има право да включи тази стойност в разходите за текущия период като еднократна сума за приспадане при изчисляване на облагаемия си доход и повече не е необходимо да изчислява амортизацията на годишна база“. Този законодателен акт не е специфичен за отрасъла.

(966) По отношение на активите с единична стойност над 5 млн. CNY продължават да се прилагат Известието за прецизиране на политиките във връзка с ДДП, приложими по отношение на ускорената амортизация на дълготрайните активи (Cai Shui [2014 г.] № 75) и Известието за допълнително прецизиране на политиките във връзка с ДДП, приложими по отношение на ускорената амортизация на дълготрайните активи (Cai Shui [2015 г.] № 106). Според тези известия дружествата в 10 ключови отрасъла могат да изберат да прилагат метода на ускорената амортизация за закупените от тях дълготрайни активи.

б) Констатации от разследването

(967) Комисията установи, че през разследвания период включените в извадката групи не са прилагали ускорена амортизация за активите с единична стойност над 5 млн. CNY. Поради това, тъй като тези активи не са били в обхвата на Известие Cai Shui [2014 г.] № 75 и Известие Cai Shui [2015 г.] № 106, Комисията установи, че производителите износители не са се ползвали от подлежащи на изравняване субсидии.

5) *Приспадане на приходите от трансфер на технологии*

(968) Данъчното облекчение за трансфер на технологии дава право на дружествата на преференциално данъчно третиране за дейностите им по износ. По тази схема 50 % от приходите, получени от продажбата на технологията в чужбина, подлежат на приспадане от основата на ДДП, като са ограничени до равнището на прага на рентабилност.

а) Правно основание

(969) Правното основание на тази програма е член 27 от Закона за ДДП, както и:

— Известие на Държавната данъчна администрация по въпроси, свързани с освобождаването и намаляването на ДДП при трансфер на технологии (Известие № 212 от 2009 г.).

б) Констатации от разследването

(970) Комисията установи, че една от включените в извадката групи се е възползвала от приспадане на данъка върху доходите за „трансфер на технологии“ в чужбина.

в) Полза

(971) Комисията счете, че тази схема представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като е налице финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, с което на съответните дружества е предоставена полза. Ползата за получателите се равнява на спестения данък.

г) Специфичност

(972) Субсидията е специфична по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) и член 4, параграф 4, буква а) от основния регламент, тъй като законодателството, което урежда дейностите на предоставящия орган, изрично ограничава достъпа до субсидията за предприятията, участващи в трансфер на технологии, и при условие че се осъществява износ.

д) Изчисляване на размера на субсидията

(973) Комисията изчисли размера на субсидията, като приложи нормалната данъчна ставка към доходите от трансфер на технологии, които са приспаднати от облагаемия доход.

(974) Процентът на субсидиране, установен за тази специфична схема, беше 0,05 % за групата Geely.

6) *Освобождаване от данък върху потреблението на акумулаторни батерии*

(975) Освобождаването от данък върху потреблението на акумулаторни батерии дава право на производителите на BEV, които са закупили определени акумулаторни батерии, на освобождаване от обичайно приложимия данък върху потреблението в размер на 4 %. Тази схема е ограничена до определени продукти, включително литиеви акумулаторни батерии.

а) Правно основание

(976) Правното основание за програмата може да бъде намерено в следните документи:

— Циркулярно писмо на Министерството на финансите и Държавната данъчна администрация за налагане на данък върху потреблението на акумулаторни батерии и покрития (№ 16 от 2015 г.) („циркулярното писмо за акумулаторните батерии“),

— Съобщение на Държавната данъчна администрация по въпроси, свързани с управлението на данъка върху потреблението на акумулаторни батерии и покрития (Съобщение № 5 от 2015 г.),

— Съобщение на Държавната данъчна администрация за изясняване на въпроси, свързани с налагането на данъка върху потреблението на акумулаторни батерии и покрития (Съобщение № 95 от 2015 г.).

(977) Съгласно циркулярното писмо за акумулаторните батерии последните подлежат на данък върху потреблението, като приложимата ставка е 4 %. Въпреки това някои видове акумулаторни батерии, като например литиевите акумулаторни батерии от галванични елементи и литиево-йонните акумулаторни батерии, са освободени от този данък върху потреблението.

(978) Първоначално това циркулярно писмо е публикувано с цел насърчаване на енергоспестяването и опазването на околната среда.

б) Констатации от разследването

(979) Комисията установи, че поне една от включените в извадката групи се е ползвала от освобождаването от данъка върху потреблението в размер на 4 % при закупуването на акумулаторни батерии.

в) Полза

(980) Комисията счете, че тази схема представлява субсидия по смисъла на член 3, параграф 1, буква а), подточка ii) и член 3, параграф 2 от основния регламент, тъй като е налице финансово участие под формата на приходи, от които се е отказало ПКНР, с което на съответните дружества е предоставена полза. Ползата за получателите се равнява на спестения данък.

г) Специфичност

(981) Тази субсидия е специфична по смисъла на член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент, тъй като самото законодателство въвежда ограничението тази мярка да се прилага само по отношение на определени акумулаторни батерии като литиевите акумулаторни батерии от галванични елементи и литиево-йонните акумулаторни батерии. При разследването също така се установи, че тези акумулаторни батерии се използват основно в сектора за производство на BEV. По този начин съгласно законодателството, което урежда дейностите на предоставящия орган, достъпът до субсидии изрично е ограничен до определени предприятия и сектори.

д) Изчисляване на размера на субсидията

(982) Размерът на подлежащата на изравняване субсидия беше изчислен чрез предоставената през разследвания период полза за получателите. Тази полза беше изчислена въз основа на стойността на акумулаторните батерии, закупени през РП, върху които е бил наложен данъкът върху потреблението при обичайно приложимия размер от 4 %.

(983) Като се има предвид методологията, използвана за изчисляване на размера на субсидията, свързана с предоставянето на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, както е описано в раздел 3.7.2, не е изчислен размер на субсидията за неинтегрираните производители на BEV.

(984) Процентът на субсидиране, установен за тази специфична схема, беше 1,37 % за групата BYD.

7) *Субсидиране по отношение на неоказалите съдействие дружества (групата SAIC)*

(985) Както е описано в раздел 3.3.2.2 и в съображение 336, някои свързани дружества в рамките на групата SAIC не предоставиха отговори на въпросника, въпреки че обхватът на техните дейности при обичайни условия би налагал те да представят отговори на въпросника въз основа на инструкциите, съдържащи се във въпросника и последващата бележка към досието, в която се изясняват дейностите, при които е необходимо да се отговори на въпросника ([416]).

(986) При липсата на отговор от страна на някои свързани дружества, участващи в НИРД и в доставката на определени части и компоненти, изброени в меморандума относно наличието на достатъчно доказателства, Комисията трябваше да разчита на наличните факти за тези дружества. По-специално, за да определи равнището на субсидиране, Комисията използва своята оценка за субсидирането на подобни дружества от другия невертикално интегриран включен в извадката производител износител.

(987) Що се отнася до дружествата с НИРД, групата SAIC изпрати отговори на въпросника за едно свързано дружество с участие в такива дейности. Комисията установи друго свързано дружество със същите дейности. Групата SAIC обаче отказа да предостави отговори на въпросника за това дружество. Поради това Комисията трябваше да разчита на наличните факти.

([416]) Бележка към досието: свързаните дружества трябваше да представят отговори на въпросника. (t23.005730).

(988) Тъй като Комисията можеше да провери само частично информацията, представена от свързаното дружество с НИРД, тя счете, че констатациите, свързани с това дружество, не са представителни. Поради това Комисията реши да се основе на размера на субсидиране, установен за проверените дружества с НИРД в рамките на групата Geely. Що се отнася до групата Geely, всички дружества, които извършват НИРД във връзка с продукта, предмет на разследването, представиха отговори на въпросника, които можеха да бъдат проверени впоследствие. Поради това Комисията реши да основе констатациите си по отношение на групата SAIC върху размера на субсидиране, установен за проверените дружества с НИРД в рамките на групата Geely. Размерите на субсидиите са били свързани със следните схеми: преференциално финансиране, описано в раздел 3.5, програми за отпускане на безвъзмездни средства по раздел 3.6, предоставяне на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, разгледано в раздел 3.7.1, и несъбрани приходи вследствие на освобождаване от данъци и програма за намаление, които са предмет на раздел 3.8. Тези суми са добавени към общия резултат за субсидията за групата SAIC.

(989) Някои свързани дружества в рамките на групата SAIC, участващи в доставката на материали за влагане (с изключение на акумулаторните батерии и техните компоненти), не представиха отговори на въпросника. Комисията първо разгледа размера на субсидиране, установен за свързаните доставчици на акумулаторни батерии и техните компоненти. Като се има предвид обаче делът на тези продукти в общия размер на производствените разходи в сравнение с този на частите, доставяни от свързаните дружества, които не изпратиха отговор на въпросника, Комисията счете, че тези дружества не са представителни. След това Комисията се спря на проверената информация за дружествата, доставящи материали за влагане, с изключение на акумулаторните батерии и техните компоненти, и счете, че размерът на субсидиране, установен за единствения свързан доставчик ([417]), който беше проверен на този етап от процедурата, представлява разумна основа за констатациите ѝ с оглед на неговите дейности (доставка на материали за влагане) и дела на тези продукти в общия размер на производствените разходи. Размерите на субсидиите са били свързани със следните схеми: преференциално финансиране, описано в раздел 3.5, програми за отпускане на безвъзмездни средства по раздел 3.6 и предоставяне на права за ползване на земя срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, разгледано в раздел 3.7.1. Тези суми са добавени към общия резултат за субсидията за групата SAIC.

3.9. **Други схеми**

(990) В меморандума относно наличието на достатъчно доказателства се изброяват и други схеми, за които има достатъчно доказателства, показващи наличието на подлежащи на изравняване субсидии за производителите на BEV. В хода на разследването Комисията също така получи информация за допълнителни програми в полза на включените в извадката производители износители, които също може да подлежат на изравняване. Без да се засяга възможността за изравняване на тези програми, на този етап Комисията временно реши да не прави констатации за тези програми. Списъкът на тези програми включва, но не се ограничава до:

— доставка на електроенергия срещу по-ниско от адекватното възнаграждение,

— доставка на други суровини за производство на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение,

— преференциално застраховане: застраховане на експортни кредити,

— безвъзмездни средства по мярката за паралелно управление на средното корпоративно потребление на горива (CAFC) и кредитите за NEV на предприятията за пътнически превозни средства („мярката за паралелни кредити“),

— освобождаване от данък върху потреблението, освобождаване от лицензионна такса за регистрационни номера и други парични субсидии за производителите на BEV,

— освобождаване от ДДС и намаления на вносните мита за използването на вносно оборудване и технологии и по-малки ставки на ДДС върху произведеното в държавата оборудване,

— намаления на износните мита.

(991) Комисията си запазва правото да разследва допълнително възможността за изравняване на тези схеми и да направи заключения до разгласяване на окончателните констатации от настоящото разследване или впоследствие в контекста на преглед съгласно член 19 от основния регламент.

([417]) Този доставчик не извършва дейност в областта на доставката на акумулаторни батерии, така че няма припокриване на предоставянето на акумулаторни батерии срещу по-ниско от адекватното възнаграждение, описано в раздел 3.7.2.

3.10. Заключение относно субсидирането

(992) Въз основа на наличната информация Комисията изчисли размера на подлежащите на изравняване субсидии за включените в извадката производители износители в съответствие с разпоредбите на основния регламент, като разгледа всяка субсидия или програма за субсидиране, и събра тези данни, за да изчисли общия размер на субсидиране за всяка група производители износители за разследвания период. За да изчисли посочения по-долу общ размер на субсидирането, Комисията първо изчисли процента на субсидиране, който представлява размерът на субсидията като процент от общия оборот на дружеството. След това този процент беше използван, за да се изчисли субсидията, предоставена за износа на разглеждания продукт за Съюза през разследвания период. После беше изчислен размерът на субсидията на бройка от разглеждания продукт, изнасян за Съюза по време на разследвания период, и посочените по-долу стойности бяха установени като процент от стойността CIF (стойност, застраховка и навло) на същия износ на бройка.

(993) В съответствие с член 15, параграф 3 от основния регламент общият размер на субсидията за оказалите съдействие производители износители, които не са включени в извадката, беше изчислен въз основа на общия среднопретеглен размер на подлежащите на изравняване субсидии, определен за включените в извадката оказали съдействие производители износители, с изключение на незначителни суми, както и на размера на субсидиите, установени при обстоятелствата, посочени в член 28, параграф 1 от основния регламент. При определяне на размера на тези субсидии обаче Комисията не пренебрегна констатациите, които частично се основаваха на наличните факти. В действителност Комисията счита, че наличните факти, използвани в тези случаи, не са оказали съществено въздействие върху информацията, необходима за определяне на размера на субсидиране по разумен начин, за да може износителите, от които не е поискано да съдействат при разследването, да не бъдат засегнати от използването на този подход ([418]).

(994) Предвид на високото равнище на съдействие, оказано от китайските производители износители, както и на представителността на извадката и по отношение на допустимостта за ползване на субсидиите, Комисията счете за целесъобразно да определи размера за „всички други дружества“ на равнището на най-големия размер, определен за включените в извадката дружества. Размерът за „всички други дружества“ беше приложен за дружествата, които не са оказали съдействие при разследването.

Дружество	Размер на подлежащите на изравняване субсидии
Група BYD:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Група Geely:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co.,Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

([418]) Вж. също — mutatis mutandi — WT/DS294/AB/RW, US — Zeroing (член 21.5 от Договореността за уреждане на спорове), доклад на Апелативния орган от 14 май 2009 г., т. 453.

Дружество	Размер на подлежащите на изравняване субсидии
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Група SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Други оказали съдействие дружества	20,8 %
Всички други дружества	37,6 %

4. **ВРЕДА**

4.1. **Определение за промишленост на Съюза и производство на Съюза**

(995) Сходният продукт е бил произвеждан от около 10 групи производители в Съюза, някои от които са произвеждали сходния продукт в рамките на няколко юридически лица по време на разследвания период. Повечето от тези дружества са производители на оригинално оборудване (ПОО) на превозни средства с двигател с вътрешно горене (ДВГ), които преминават към производството на BEV след влизането в сила на Регламент (ЕС) 2019/631 ([419]) за определяне на стандарти за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и микробуси. Други дружества са производители само на BEV. Те представляват „промишлеността на Съюза“ по смисъла на член 4, параграф 1 от основния регламент.

(996) Преходът на пазара на Съюза от превозни средства с ДВГ към BEV представлява важен фактор в този случай, който засяга редица показатели, свързани със състоянието на промишлеността. Преходът от превозни средства с ДВГ към BEV предполага високи първоначални и непрекъснати инвестиции и разходи в нов развиващ се пазар с бързо нарастващо потребление. Промишлеността на Съюза е започнала да инвестира в електрификацията преди 2020 г. ([420]). Както е показано в таблица 10, включените в извадката производители от Съюза са инвестирали 2 млрд. евро годишно през разглеждания период, докато общите инвестиции за прехода към електрификация се оценяват на 170 млрд. евро, както е посочено в съображение 1092. Разглеждането на всички икономически фактори, които имат отношение към състоянието на промишлеността на Съюза, следва да се извършва, като се отчита надлежно естеството на промишлеността на Съюза в този преход. По този начин произтичащите от това тенденции може да бъдат засегнати и да следват различен модел от тези, които са наблюдавани в други по-развити отрасли.

(997) Общото производство на Съюза през разследвания период беше изчислено на около 1,6 млн. бройки. Комисията определи тази стойност въз основа на Продком ([421]) и я сравни с всички други налични източници на информация относно промишлеността на Съюза. Това включваше отговорите във връзка с изготвянето на извадката и публично достъпните данни на уебсайтовете на отделни групи производители.

(998) Някои от производителите от Съюза са произвеждали и продукта, предмет на разследването, в засегнатата държава през разглеждания период в съвместни предприятия с китайски дружества. Тези групи производители (BMW, Renault и Mercedes-Benz) са внасяли разглеждания продукт от Китай през този период. Всъщност по време на разследвания период всяка такава група производители от Съюза е внасяла основно по един модел BEV от Китай и по този начин е допълвала своята гама от BEV, които е произвеждала в Съюза и е продавала на неговия пазар. Тези производители са внесли количество, възлизащо на около [4,7—5,7] % от потреблението на Съюза през разследвания период, както е разяснено в таблица 12. Tesla също е внесла значителни количества BEV от Китай. Volvo, което е собственост на китайското дружество Geely, не е внасяло BEV с марката Volvo от Китай по време на разследвания период. Неговият акционер Geely обаче е изнасял BEV от Китай за Съюза под различни марки.

([419]) Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).
([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/.
([421]) Данните за производството за 2023 г. ще бъдат публично достъпни на 1 юли 2024 г.

(999) При определяне на промишлеността на Съюза и производството на Съюза Комисията не се съсредоточи върху марките или групите ПОО, а върху произхода при производството на BEV. Поради това Комисията включи цялото производство на BEV в Съюза (т.е. BEV, които са създадени или произведени в Съюза) в анализите на вредата, причинно-следствената връзка и интереса на Съюза.

4.2. Определяне на съответния пазар на Съюза

(1000) Като се има предвид, че не е имало значителен пазар за собствено потребление на BEV, Комисията разгледа всички икономически показатели, свързани с промишлеността на Съюза, въз основа на данните за свободния пазар.

4.3. Потребление на Съюза

(1001) Комисията установи потреблението на Съюза въз основа на видимото и действителното потребление.

(1002) За видимото потребление са взети предвид общите продажби на промишлеността на Съюза на пазара на Съюза, съобщени от Европейската агенция за околната среда ([422]) (ЕАОС) за 2020 г., 2021 г. и 2022 г., и както е докладвано от S&P Global Mobility ([423]) за разследвания период, тъй като към момента на публикуване на настоящия регламент ЕАОС не е била представила на обществеността тази информация, както и вноса въз основа на митнически данни на държавите членки. Митническите данни бяха събрани от осем държави членки с голям обем внос и най-големите регионални морски пристанища: Белгия, Франция, Германия, Италия, Нидерландия, Словения, Испания и Швеция. Подробното проучване на тези данни позволи да се направи разграничение между вноса на BEV (определени в съображение 184) и вноса на други стоки, като четириколесните превозни средства, електрическите скутери и др. Само незначителен обем внос е съобщен от други държави членки, а много ниската му средна цена показва, че като цяло той се е отнасял за други продукти извън обхвата на продукта. Поради това данните от тези осем държави членки бяха приети на консервативна основа като точен показател за вноса на BEV.

(1003) Следва да се отбележи, че както е разяснено в съображение 1084, промишлеността на Съюза работи главно по поръчки и поради това обемът на продажбите ѝ е близък до броя на регистрациите на BEV, произведени в Съюза.

(1004) При действителното потребление са взети предвид всички регистрирани BEV на пазара на Съюза, както са съобщени от ACEA.

(1005) Следва да се отбележи, че както ЕАОС, така и ACEA информират за общия брой регистрации на всички BEV в Съюза. При сравняване на данните има много малка разлика между двата източника в диапазона от – 0,34 % до 1,15 % през разглеждания период.

(1006) Потреблението на Съюза се е променяло, както следва:

Таблица 1

Потребление на Съюза

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Видимо потребление на Съюза	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Индекс	*100*	*163*	*209*	*300*
Действително потребление на Съюза (регистрации на BEV) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D.

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html.

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Индекс	*100*	*163*	*209*	*282*
Регистрирани BEV като % от всички регистрации на пътнически превозни средства ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Индекс	*100*	*169*	*224*	*270*

([1]) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Трябва да се отбележи, че данните, докладвани от ACEA, леко се различават в зависимост от източника.

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

Източник:
S&P Global Mobility, EAOC, ACEA и митническите данни на държавите членки.

(1007) Видимото и действителното потребление на пазара на Съюза се е увеличило съответно с 200 % и 182 % през разглеждания период. Това увеличение отразява постепенния преход на пазара на леките пътнически автомобили в Съюза от превозни средства с ДВГ към BEV.

(1008) Разликата между данните за видимото и действителното потребление е размерът на запасите, с които разполага пазарът на Съюза. Такива запаси не бяха установени в значителни количества за производителите от Съюза, тъй като последните произвеждат предимно въз основа на поръчки, както е разяснено в съображение 1084, и поради това те представляват основно запаси от внесени превозни средства.

(1009) Увеличението на броя на регистрираните BEV като процент от всички регистрации на пътнически превозни средства показва постепенен преход на пазара на Съюза от пътнически превозни средства с ДВГ към BEV.

4.4. **Внос от засегнатата държава**

4.4.1. *Обем и пазарен дял на вноса от засегнатата държава*

(1010) Комисията установи обема на вноса чрез митническите данни от държавите членки и броя на регистрациите на внесените BEV. Този внос се базира на държавата на произход. Пазарният дял на вноса беше определен въз основа на а) обема на действителния внос или б) регистрацията на внесените превозни средства като процент съответно от а) данните за видимото потребление или б) действителното потребление, както е показано по-горе в таблица 1.

(1011) Вносът в Съюза от засегнатата държава на базата на митническите данни от държавите членки се е променял, както следва:

Таблица 2а

Обем на вноса в бройки и пазарен дял

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Обем на вноса от засегнатата държава (бройки)	21 243	134 952	256 712	412 425
Индекс	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Пазарен дял	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Индекс	*100*	*390*	*579*	*648*

Източници:
митническите данни от държавите членки.

(1012) Действителният обем на вноса от Китай се е увеличил с 1 841 % през разглеждания период.

(1013) Пазарният дял на вноса от Китай е нараснал от 3,9 % през 2020 г. на 25,0 % през разследвания период, което представлява ръст от повече от 500 % или приблизително 21 процентни пункта.

(1014) Обемът на вноса в Съюза от засегнатата държава въз основа на броя на регистрациите се е променял, както следва:

Таблица 2б

Обем на вноса в бройки и пазарен дял

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Регистрации след внос от засегнатата държава (бройки)	18 934	132 768	246 090	346 345
Индекс	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Пазарен дял	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Индекс	*100*	*430*	*623*	*649*

Източници:
EAOC и S&P Global Mobility.

(1015) Броят на регистрациите след внос от засегнатата държава се е увеличил от по-малко от 19 000 бройки през 2020 г. на над 340 000 бройки през разследвания период. Това представлява увеличение от 1 729 % през разглеждания период.

(1016) На тази основа пазарният дял на вноса от Китай е отбелязал ръст от 3,5 % през 2020 г. на 22,8 % през разследвания период, т.е. повече от 500 % или приблизително 19 процентни пункта.

(1017) Разликата между обема на действителния внос и регистрациите след внос от Китай (около 66 000 бройки) показва значителни запаси на пазара на Съюза от BEV с произход от Китай. Допълнителни доказателства за запасите бяха предоставени от включените в извадката производители износители, които съобщиха за запаси от около 63 000 бройки в края на разследвания период. Като взе предвид невключените в извадката китайски производители износители, Комисията изчисли, че действителните запаси, готови за продажба на пазара на Съюза, вероятно са достигнали 66 000 бройки. Това би представлявало около 4,3 % от потреблението на пазара на Съюза (регистрации) през разследвания период или около 19 % от обема на регистрациите след внос от Китай през същия период.

4.4.2. *Цени на вноса от засегнатата държава, подбиване и потискане на цените*

(1018) Комисията установи цените на вноса въз основа на митническите данни от държавите членки.

(1019) Среднопретеглената цена на вноса в Съюза от засегнатата държава се е променяла, както следва:

Таблица 3

Цени на вноса (EUR/бройка)

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Китай	28 154	24 510	26 441	25 269
Индекс	*100*	*87*	*94*	*90*

Източник:
митническите данни от държавите членки.

(1020) През разглеждания период цените на вноса от Китай на пазара на Съюза са спаднали с 10 %.

(1021) Това следва обаче да се разглежда и в контекста на непрекъснатата промяна на микса от модели на BEV, внасяни от Китай, тъй като вносът се е увеличил през разглеждания период, както е показано на таблици 2а и 2б.

(1022) За да направи обективно сравнение между внасяните продукти и сходните продукти, произвеждани от промишлеността на Съюза, Комисията използва система за продуктова категоризация на базата на контролните номера на продукта (КНП), при която са взети предвид основните характеристики на BEV, оказващи въздействие върху продажната цена на промишлеността на Съюза, и по-специално дължината, пробега, мощността и вида на задвижването на колелата ([424]), ([425]). В това отношение, въпреки че BEV са комплексни продукти с много голям брой отличителни характеристики и елементи (дори превозните средства, които се предоставят на пазара под едно наименование на търговския модел, може да се предлагат в широка гама от конфигурации, включително в зависимост от избора от страна на клиента на характеристики, предлагани като опция), това не означава, че всички тези отличителни характеристики оказват значително въздействие върху цената и поради това следва да бъдат взети предвид при сравнение на цените. Комисията отбеляза, че заинтересованите страни не са коментирали структурата на КНП.

(1023) Комисията определи подбиването на цените през разследвания период, като сравни:

i. среднопретеглените продажни цени на включените в извадката производители от Съюза по вид на продукта за несвързани клиенти на пазара на Съюза, коригирани, ако е необходимо, към цената за дилър; и

ii. съответните среднопретеглени цени по вид на продукта на вноса от включените в извадката оказали съдействие китайски производители за първия независим клиент на пазара на Съюза, коригирани, ако е необходимо, към цената за дилър.

(1024) При разследването се установи, че в този конкретен случай каналите за продажба на производителите от Съюза и на китайските производители износители са много сложни и може да включват множество посредници между производителя и първия несвързан клиент. От разследването стана видно, че съществуват три различни нива на търговия (вж. съображение 1025) с най-малко четири вида модели за продажба (вж. съображение 1027). Вследствие на това и с оглед на конкретните обстоятелства в случая Комисията реши да определи наличието на подбиване на цените на равнището на дилъра (цена за дилър). Всъщност Комисията установи, че това е основният елемент от веригата, където се осъществяват конкуренцията и по-голямата част от сделките за продажба. Продажбите за дилъри, чрез агенти или за ключови клиенти представляват около 95 % от общите продажби на промишлеността на Съюза и около 78 % от продажбите на китайските производители износители. Освен това не беше необходимо да се прави разграничение между свързани и несвързани дилъри, тъй като при разследването се потвърди, че цените за всички дилъри са били определени при справедливи пазарни условия.

(1025) Трите основни нива на търговия са следните:

i. производственият субект (ПС) или субектът вносител на китайския износител (СВ), който произвежда или внася BEV и ги продава на следващото ниво на търговия, т.е. свързаното национално търговско дружество (НТД) или несвързания генерален дистрибутор (ГД). Някои ПС имат „вътрешен пазар“ (обикновено държавата, в която се извършва производството или е установено европейското седалище на СВ), където също изпълняват функциите на НТД;

ii. НТД са свързани с ПС/СВ, чийто акцент е поставен върху маркетинговите дейности и продажбите, като се вземат предвид особеностите на пазара, на който извършват дейност. НТД обикновено съществуват на основните пазари на ПС и разпространяват BEV чрез свързаната и несвързаната с тях дистрибуторска мрежа (дилъри и/или агенти). В държави, в които няма свързани НТД (обикновено държавите, където се продават малки количества), продажбите се извършват чрез несвързани ГД (обикновено с изключителни права за държавата). ГД изпълняват функции, подобни на тези на НТД, и разпространяват BEV чрез свързаната и несвързаната с тях дистрибуторска мрежа (дилъри и/или агенти);

([424]) В случаите, когато се установяваше, че няколко характеристики са тясно свързани не само с цената, но и помежду си, Комисията запази само една от тях в КНП. Например, след като пробегът вече е включен в КНП, не беше счетено за целесъобразно да се добави и капацитетът на акумулаторната батерия, като се има предвид, че двете са тясно свързани.

([425]) Независимо от заключението, че сегментирането на пазара не е подходящо в този случай, Комисията отбеляза, че дължината е тясно свързана със сегментите, определени в най-често използваните категории автомобили (т.е. въз основа на буквите A, B, C и др.).

iii. дистрибуторски мрежи, съставени от дилъри и агенти. Дилърите са субектите, които купуват BEV от НТД и ГД и ги продават на крайни клиенти. Агентите са дружества, които изпълняват същите функции като дилъра, без обаче да придобиват собственост върху превозното средство в нито един момент. Тези дружества може да действат като дилъри на други видове превозни средства, като например превозни средства с ДВГ.

(1026) По принцип за всяка държава ПС/СВ или НТД определя препоръчителната цена на дребно на производителя (ПЦДП), която е цената, на която производителят предлага на търговците на дребно да продават неговите BEV. В държави, в които обаче няма търговски субект, свързан с производителя, ПЦДП се определя от несвързания ГД, който изпълнява функции, сходни с тези на НТД. ПЦДП се установява въз основа на цената на производителят от Съюза за несвързаните ГД.

(1027) Основните установени модели за продажба са следните:

i. стандартен дилърски модел — BEV се продава от ПС/СВ или НТД на дилъра и от дилъра на крайния клиент. Дилърът често получава отстъпка от ПС. Следователно не е необходима корекция на нетната цена на дилъра. Цената, заплатена от крайния клиент, обикновено не е известна на ПС, тъй като дилърите договарят тази цена, като използват своя марж (разлика между ПЦДП и цената на дилър);

ii. посреднически модел — BEV се продава директно на клиента от ПС/СВ или НТД. Продажбата се извършва чрез посредничеството на субект, наречен агент, който не е собственик на превозното средство, а договаря и приключва продажбата. За тази работа той получава комисиона. Тези субекти може да бъдат същите дружества, които обикновено осъществяват дейност като дилъри на други видове автомобили. Те изпълняват функции, подобни на тези на дилъра. Поради това, коригирайки крайната цена за крайния ползвател с комисионата на агента, е получена цена, сравнима с цената за дилър;

iii. модел за продажба с големи автомобилни паркове, който е специфичен за определени категории големи клиенти, като дружества за отдаване под наем, държавни субекти и големи частни дружества. ПС/СВ или НТД договарят и продават директно BEV. Това са големи продажби както за производителите от Съюза, така и за китайските производители износители, и се счита, че са сходни с равнището на дилъра, тъй като се прилага отстъпка за определен обем продажби;

iv. модел на несвързани ГД — в този случай, за да получи цена на дилър, Комисията добави към цената на несвързаните дистрибутори приблизителна оценка на техните ПОАР (като използва като заместител средните ПОАР на производителя от Съюза или на НТД на производител износител в другите държави, които са от 0,5 % до 3,6 % за производителите от Съюза и от 2,1 % до 8 % за производителите износители). Беше добавена и условна печалба от 3 % за продажбите за несвързаните ГД както от производителите от Съюза, така и от производителите износители. За производителите от Съюза тази корекция засяга около 5 % от продадените от тях продукти, докато за производителите износители, този процент е 22 %;

v. онлайн продажби — някои производители износители (и техните НТД) продават онлайн директно на крайни клиенти, включително частни лица, без посредничеството на дилър или агент. Цените на тези продажби не можаха да бъдат коригирани на равнището на дилъра на този етап от разследването, с изключение на разпределянето и приспадането на паричните бонуси при постигане на конкретни цели за обема на продажбите, предоставяни на дружества, извършващи маркетингови дейности (например дейности във връзка с изложбени салони и предоставяне на услуги за пробно шофиране) в района, където са извършени тези онлайн продажби.

(1028) Сравнението на цените беше направено за всеки отделен вид за сделки на едно и също ниво на търговия (цена за дилър или равностойна), надлежно коригирани, когато е необходимо, както е разяснено по-горе, и след приспадане на намаления, отстъпки или други стимули за продажбите на дружества, осъществяващи дейности на равнище дилър или агент. Резултатът от сравнението беше изразен като процент от теоретичния оборот на включените в извадката производители от Съюза през разследвания период.

(1029) От него е видно, че е налице среднопретеглен марж на подбиване на цените от 12,7 % вследствие на вноса от засегнатата държава на пазара на Съюза.

(1030) Като се има предвид, че конкуренцията се основава до голяма степен на цената и че прозрачността на цените е много висока (т.е. те са известни на пазара), този марж се счита за значителен.

(1031) Съответствието между КНП от КНР и Съюза е над 90 % за всеки от производителите износители. Два китайски КНП бяха сравнени поотделно с един КНП от Съюза, който до голяма степен им приличаше. И в двата случая използваните КНП от Съюза съответстват на по-ниски технически спецификации в сравнение с КНП от КНР, поради което сравнението е в полза на китайския производител износител.

(1032) Освен това следва да се отбележи, че цените на BEV на BYD и SAIC включват гаранция за BEV за 7 години, докато гаранцията за BEV на промишлеността на Съюза е била само 2 години. Поради това стойността на подбиването на цените от съображение 1029 е намалена.

(1033) Що се отнася до потискането на цените, развитието на продажните цени и производствените разходи за единица продукция в Съюза през целия разглеждан период, посочени в таблица 7, показа наличието на значително потискане на цените. Промишлеността на Съюза не е била в състояние да повиши цените си, за да покрива разходите си. Това означава, че промишлеността на Съюза е понесла загуби при продажбите на BEV през целия разглеждан период.

(1034) По-специално Комисията установи, че продажната цена на включените в извадката китайски производители износители е била с 30 % по-ниска от среднопретеглените производствени разходи на промишлеността на Съюза. Този показател е установен за всеки отделен вид.

(1035) Основен фактор за това потискане на цените е, че регистрациите след внос на субсидирани китайски продукти са успели да се увеличат с 1 729 % и да достигнат пазарен дял от 22,8 % през разследвания период в сравнение с 2020 г., както е показано в таблица 26. Тези продажби са били главно за сметка на производителите от Съюза, които са загубили пазарен дял. Освен това потискането на цените беше обяснено и с доказателствата, че китайският внос се конкурира с продажбите на Съюза независимо от вида на продукта. Дори ако Съюзът увеличи продажбите си на по-скъпи модели, те също биха се конкурирали с вид китайски BEV. Това е допринесло промишлеността на Съюза да реализира загуби, възлизащи на двуцифрени стойности, както е показано в таблица 10.

(1036) CCCME заяви, че при сравнение на цените Комисията следва да вземе предвид марката на BEV. CCCME също така изтъкна, че стойността на марката на производителя определя продажните и препродажните цени на BEV и че производителите на BEV в Съюза могат да определят много по-високи цени за своите BEV във всеки сегмент въз основа на стойността на своята марка.

(1037) Комисията отбеляза, че CCCME не е разяснила как Комисията следва да вземе предвид марката при сравнение на цените. Освен това тя отбеляза също така, че всяка стойност на марката, която производителите от Съюза биха могли да имат, се основава на техния дълъг и богат опит в производството на превозни средства с ДВГ и за която не може да се предполага, че се пренася автоматично към BEV. Това се дължи на факта, че електрификацията води до повратна промяна по отношение на неценовата конкуренция, като поставя под въпрос традиционните елементи, върху които производителите на автомобили с ДВГ са изградили конкурентното си предимство. Общите стойности, използвани от производителите на автомобили, включват технически характеристики, горивна ефективност, технология, надеждност, безопасност и дизайн. Тези характеристики на продукта обаче се поставят под съмнение при електрическите превозни средства. Например при BEV се предефинират техническите характеристики поради показателите на електрическите двигатели. От всички показатели пробегът е най-важният поради по-ниските стойности на BEV спрямо автомобилите с ДВГ и значителната разлика между моделите на BEV по отношение на максималния пробег. Освен това бързият растеж на Tesla е категоричен пример, че стойността на марката, изградена върху автомобили с ДВГ, или липсата на такава, не е от особено значение, що се отнася до успеха и способността за влияние върху цените на пазара на BEV. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(1038) CCCME също така заяви, че при сравнение на цените Комисията следва да вземе предвид данните на всички включени в извадката китайски производители износители и на всички други китайски производители износители, подали искания за индивидуално разглеждане, и по-специално на Tesla, тъй като тя представлява около 50 % от износа на BEV за Съюза през разследвания период.

(1039) Маржът на подбиване на цените, както и всички други микроикономически показатели са изчислени въз основа на проверените данни, съобщени от включените в извадката китайски производители износители и включените в извадката производители от Съюза. Както беше разяснено в съображение 49, Tesla не е включена в извадката като китайски производител износител. Следователно данните на този производител износител, който поиска индивидуално разглеждане, не бяха включени в изчислението на подбиването на цените. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(1040) Дружество 24 заяви, че пазарът на BEV не е хомогенен поради две основни причини. Първо, понеже не е съществувал независим пазар на BEV, тъй като този пазар е бил част от пазара на пътнически превозни средства, който включва превозни средства с ДВГ, и BEV са се конкурирали с тях. Второ, тъй като пазарът на BEV е разделен на няколко сегмента. Дружество 24 заяви, че сегментирането на пазара е от значение за точната оценка на състоянието на промишлеността на Съюза и поради това то изтъкна, че Комисията следва да направи разграничение между различните пазарни сегменти на BEV. Дружество 24 уточни също така, че докато ЕС класифицира автомобилите в категории въз основа на техния размер и характеристики, други критерии като цена и имидж на марката са главни фактори за определяне на сегментирането на пазара. Що се отнася до продажните цени, дружество 24 уточни, че пазарът на BEV може да бъде разделен на *базови*, *среден клас*, *първокласни* и *луксозни* превозни средства. Дружество 24 също така заяви, че във всеки сегмент има ясно разграничение между първокласните марки и марките на базово равнище въз основа на аспекти като показатели, функционални възможности, характеристики, дистрибуторски мрежи и следпродажбено обслужване. Освен това дружество 24 заяви, че тези фактори реално определят степента на конкуренция между участниците на пазара и дали два продукта са близки алтернативи. Дружество 24 също така посочи, че повечето производители на BEV от Съюза досега са се съсредоточили върху модели на превозни средства от по-висок клас, което е позволило по-големи маржове на печалба, и в резултат на това марките на ЕС нямат силни позиции в сегментите на базово ниво, което контрастира със ситуацията в сектора на традиционните превозни средства с ДВГ. Според дружество 24 от това следва, че вносът от Китай, и по-специално от китайските марки BEV, досега е бил насочен най-вече към базовото ниво в по-евтините сегменти на пазара, където все още не са силно застъпени алтернативите от ЕС. Поради това дружество 24 заяви, че китайският внос в по-голямата си част допълва, а не се конкурира с промишлеността на Съюза на пазара на Съюза за BEV.

(1041) Комисията припомни, че пазарът на пътническите превозни средства включва няколко вида силово задвижване: ДВГ, хибридни (без възможност за свързване към електрическата мрежа), хибридни електрически превозни средства с възможност за свързване към електрическата мрежа (PHEV), BEV и хибридни превозни средства с горивни елементи (FCV). FCV и BEV са превозни средства с нулеви емисии, докато PHEV, хибридните и тези с ДВГ имат бутален двигател. Тези видове превозни средства може да се конкурират помежду си, но само в много ограничена степен. В същото време те се конкурират също в много слаба степен с мотоциклети, електрически велосипеди, скутери и др. Обхватът на настоящото разследване обаче са BEV, а не всички пътнически или моторни превозни средства. Доколкото съществува конкурентна връзка с други превозни средства, този елемент няма да доведе до включване на тези превозни средства в обхвата на настоящото разследване, нито подобна ограничена конкуренция, ако има такава въобще, би поставила под въпрос констатациите от настоящото разследване по отношение на въздействието на субсидирания внос върху промишлеността на Съюза на сходния продукт (BEV).

(1042) Комисията също така припомни, че не е имало общоприето сегментиране на леките пътнически автомобили, и отбеляза, че системата за класификация, посочена в документа за започване на процедурата, се основава на общи описания на това, което традиционно се нарича сегменти в този отрасъл, а не на обективни и измерими критерии, предоставени от промишлеността на Съюза. В резултат на това не е имало ясна разделителна линия между предполагаемите сегменти. В документа за започване на процедурата Комисията се позова на такива сегменти в смисъл на продуктови видове на BEV. Това важи в още по-голяма степен за сегментирането, предложено от дружество 24, което не предостави дори описание на предполагаемите сегменти, а само наименования (*базови, среден клас, първокласни* и *луксозни* превозни средства), използващи общи маркетингови понятия с широко тълкуване.

(1043) Комисията също така отбеляза, че макар и BEV да обхващат различни видове, всички те имат едни и същи основни характеристики и еднаква главна употреба, а именно превоза на малък брой хора от една точка до друга. Те също така са предмет на едни и същи разпоредби по отношение, например на ограниченията на скоростта, изискванията към свидетелствата за управление и частите от пътната мрежа, където имат право да се движат. С оглед на гореизложеното BEV може да се считат за достатъчно взаимозаменяеми. Освен това, както е разяснено в съображение 1022, в КНП са взети предвид основните характеристики на BEV, оказали въздействие върху продажната цена на промишлеността на Съюза, като например дължината, пробегът, мощността и видът на задвижването на колелата, и поради това видът на сходния продукт на Съюза беше сравнен с подобните китайски видове на продукта, което означава, че предполагаемите евтини или първокласни китайски BEV са сравнени съответно с подобни модели на Съюза.

(1044) Що се отнася до видовете BEV, продавани от китайските производители, и степента на конкуренция с производителите от Съюза, при разследването се установи, че китайските производители износители се конкурират изцяло с BEV, продавани от промишлеността на Съюза (както е разяснено в съображение 1031, съответствието между китайските КНП и КНП на Съюза е много високо (над 90 %) като средна стойност и то отговаря на 88 % от общите продажби на включените в извадката производители от Съюза). Всъщност видовете BEV, продавани на пазара на Съюза както от производители от Съюза, така и от китайски производители износители, са един от критериите за подбор на извадката от производители от Съюза и производители износители, както е разяснено в съображения 33, 36 и 49.

(1045) През разследвания период китайските производители износители са изнасяли широка гама от модели BEV на значително различаващи се цени, конкуриращи се с моделите на BEV, произвеждани от производителите от Съюза, и планират да разширят още повече гамата си за пазара на Съюза в близко бъдеще.

(1046) Например включеният в извадката китайски производител износител BYD е продавал на пазара на Съюза модели с каталожна цена, по-ниска от 30 000 EUR, като например Dolphin, модели с каталожна цена от около 40 000 EUR, като Atto 3, но също така и модели, които той счита за първокласни или луксозни с каталожна цена над 70 000 EUR, като например HAN и TANG ([426]). По подобен начин групата Geely е предлагала на пазара своите превозни средства Polestar като първокласни модели ([427]) и ги е изнасяла за Съюза по време на разследвания период. Друго BEV, произведено от Geely (Lotus Eletre), се предлага на пазара като хипер SUV ([428]) и се продава на пазара на Съюза с каталожни цени от 150 000 EUR.

(1047) В допълнение към видовете BEV, продавани по време на разследвания период, Комисията отбеляза, че пазарът на BEV в Съюза непрекъснато се развива и производителите от Съюза и износителите, включително китайските износители, ежегодно разширяват гамата си от предлагани BEV. Като пример през октомври 2023 г. Stellantis group — група от производители от Съюза на BEV, обяви новото си евтино BEV Citroën e-C3 с цени, започващи от 23 300 EUR. Обратно, през март 2024 г. включената в извадката китайска SAIC показа ([429]) няколко нови модела, включително *интелигентната* IM L6 *от висок клас, хетчбек електрически седан със среден към голям размер* MG9 и *напълно електрическо купе със среден към голям размер* SUV MGS9. Други съобщения за пускане на нови модели на BEV са посочени и в съображение 1127.

(1048) Поради това се стигна до заключението, че китайските производители износители не са ограничени до някои конкретни видове BEV, както изглежда предполага дружество 24.

(1049) Поради горепосочените причини Комисията стигна до заключението, че BEV образуват единен и неизменен пазар на взаимозаменяеми продукти и че анализ на сегментите не е обоснован, нито подходящ в този случай. Поради това твърдението беше отхвърлено.

4.5. **Икономическо състояние на промишлеността на Съюза**

4.5.1. *Общи бележки*

(1050) В съответствие с член 3, параграф 5 от основния регламент, когато се анализираше въздействието на субсидирания внос върху промишлеността на Съюза, беше направена оценка на всички икономически показатели, имащи отражение върху състоянието на промишлеността на Съюза през разглеждания период.

(1051) Както беше посочено в съображение 26, за определяне на евентуалната вреда, понесена от промишлеността на Съюза, беше изготвена извадка.

(1052) За определяне на вредата Комисията направи разграничение между макроикономическите и микроикономическите показатели за вредата. Комисията направи оценка на макроикономическите показатели въз основа на информацията от Продком, EAOC и S&P Global Mobility и на тази при изготвяне на извадката и от уебсайтове на производителите от Съюза. Информацията се отнасяше за всички производители от Съюза. Комисията направи оценка на микроикономическите показатели въз основа на данните в отговорите на въпросника, предоставени от включените в извадката производители от Съюза. И двата набора от информация бяха счетени за представителни за икономическото състояние на промишлеността на Съюза.

(1053) Макроикономическите показатели са производство, производствен капацитет, използване на капацитета, обем на продажбите, пазарен дял, растеж, заетост, производителност, размер на маржа на субсидията и възстановяване от предишно субсидиране.

(1054) Микроикономическите показатели са средни единични цени, разходи за единица продукция, разходи за труд, материални запаси, рентабилност, паричен поток, инвестиции, възвръщаемост на инвестициите и способност за привличане на капитал.

([426]) https://press.bydauto.be/byd-changes-the-price-of-the-atto-3-from-1-september-2023.
([427]) https://media.polestar.com/be/nl/models/polestar-2/274707.
([428]) https://lotusantwerp.be/lotus-eletre/.
([429]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/59418.shtml.

4.5.2. *Макроикономически показатели*

4.5.2.1. Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

(1055) През разглеждания период общото производство, производственият капацитет и използването на капацитета в Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 4

Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Обем на производството (бройки)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Индекс	*100*	*165*	*220*	*298*
Производствен капацитет (бройки)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Индекс	*100*	*161*	*225*	*287*
Използване на капацитета	33 %	34 %	32 %	35 %
Индекс	*100*	*103*	*98*	*104*

Източник:
Продком ([430]), данни при изготвяне на извадката и уебсайтове на производителите от Съюза.

(1056) Производството на BEV се е увеличило с около 200 % през разглеждания период. Ръстът на производството е било значително и относително постоянно през този период, което отразява постепенния преход на пазара от превозни средства с ДВГ към BEV.

(1057) Няма официални данни относно общия производствен капацитет на промишлеността на Съюза. Поради това той беше изчислен въз основа на проверената степен на използване на капацитета на включените в извадката производители от Съюза и общия обем на производството на промишлеността на Съюза. Въз основа на това производственият капацитет се е увеличил със 187 % през разглеждания период.

(1058) При разследването се установи, че някои производители от Съюза са преобразували производствените линии за превозни средства с ДВГ в такива за BEV и поради това тези производствени линии са били предназначени изцяло за производството на BEV или в своите заводи за сглобяване са произвеждали BEV заедно с превозни средства с ДВГ, използвайки по същество един и същ производствен процес, за да се оползотворяват съществуващите активи, процеси и специализации и да се осигури гъвкавост по отношение на обема.

(1059) В зависимост от начина, по който включените в извадката производители от Съюза са произвеждали BEV, както е разяснено в съображение 1058, техният производствен капацитет беше изчислен по няколко начина, както следва: i) въз основа на максималния брой BEV, които може да бъдат произвеждани на ден, умножен по продуктивното работно време, като се вземат предвид 2—3 смени, включително поддръжка, за 46—48 седмици годишно, или ii) въз основа на общия производствен капацитет за всички леки пътнически автомобили след приспадане на производството на всички останали пътнически превозни средства, с изключение на BEV.

(1060) Използването на капацитета е отбелязало ръст от 4 % през разглеждания период. Тъй като използването на капацитета е било под 40 % през разследвания период, може да се заключи, че промишлеността на Съюза разполага с достатъчен производствен капацитет, за да отговори на бъдещото увеличение на търсенето на BEV, и освен това повече капацитет може да бъде отделен от производството на превозни средства с ДВГ към производството на BEV.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Следва да се отбележи, че поради съображения във връзка с поверителността в Продком не се съобщава обемът на производството за всяка държава членка. Данните за производството за 2023 г. ще бъдат публично достъпни на 1 юли 2024 г.

4.5.2.2. Обем на продажбите и пазарен дял

(1061) Комисията определи обема на продажбите, които промишлеността на Съюза е реализирала на пазара на Съюза, въз основа на данните от EAOC и S&P Global Mobility за регистрациите на BEV, произведени в Съюза.

(1062) Въз основа на това през разглеждания период обемът на продажбите и пазарният дял на промишлеността на Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 5

Обем на продажбите и пазарен дял

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Обем на продажбите на пазара на Съюза (регистрации) в бройки	379 138	583 992	739 101	987 586
Индекс	*100*	*154*	*195*	*260*
Пазарен дял (на видимото потребление)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Индекс	*100*	*94*	*93*	*87*
Пазарен дял (на действителното потребление — регистрации)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Индекс	*100*	*95*	*93*	*92*

Източник:
данните за регистрациите от EAOC и S&P Global Mobility.

(1063) Продажбите на производителите от Съюза са отбелязали ръст от 160 % през разглеждания период. Това развитие е било подобно на развитието на производството през същия период. BEV са били продавани главно чрез дилъри. Основните крайни ползватели са били потребителите и ключовите клиенти, които обикновено поръчват производството на конкретни превозни средства, вместо да закупуват наличните.

(1064) Въпреки рязкото увеличение на потреблението пазарният дял въз основа на видимото потребление на промишлеността на Съюза е намалял с 13 % или 9 процентни пункта през разглеждания период или с 8 % или повече от 5 процентни пункта на базата на действителното потребление. За разлика от това пазарният дял на вноса от Китай се е увеличил повече от пет пъти на този процъфтяващ пазар за сметка на промишлеността на Съюза.

4.5.2.3. Растеж

(1065) Производството и продажбите (регистрациите) на BEV на промишлеността на Съюза са отбелязвали непрекъснат и значителен растеж през разглеждания период в унисон с постепенното преминаване на пазара от превозни средства с ДВГ към BEV.

(1066) Ръстът на промишлеността на Съюза по отношение на продажбите на този нарастващ пазар е бил значително по-нисък от увеличението на потреблението.

(1067) По отношение на пазарния дял промишлеността на Съюза е регистрирала спад с 9 процентни пункта въз основа на видимото потребление или с повече от 5 процентни пункта на базата на регистрациите през разглеждания период. Внесените BEV (регистрации) са имали пазарен дял от почти 34,8 % през разследвания период. Най-големият и най-бързо нарастващ пазарен дял през разглеждания период е държан от китайските производители износители, както е показано по-горе в таблици 2а и 2б.

4.5.2.4. Заетост и производителност

(1068) През разглеждания период заетостта и производителността са се променяли, както следва:

Таблица 6

Заетост и производителност

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Брой на наетите лица	39 995	66 053	99 939	115 835
Индекс	*100*	*165*	*250*	*290*
Производителност (бройка/наето лице)	14	14	12	14
Индекс	*100*	*100*	*88*	*103*

Източник:Продком и включените в извадката производители от Съюза.

(1069) Заетостта и производителността бяха изчислени въз основа на заетостта на включените в извадката производители от Съюза, екстраполирани на базата на обема на производството на цялата промишленост на Съюза.

(1070) Броят на наетите лица се е увеличил от около 40 000 на около 116 000 през разглеждания период, което е ръст от 190 %. До голяма степен това развитие следва тенденцията в производството.

(1071) Като цяло промишлеността на Съюза прехвърля наети лица от производството на превозни средства с ДВГ към производството на BEV, тъй като производството на първите спада за сметка на вторите. В това отношение промишлеността на Съюза запазва работните места чрез преструктуриране на работната сила (реорганизация на производството и преквалификация) и предоставяне на възможности на наетите лица да се адаптират към електрическото силово задвижване.

(1072) Производителността е останала сравнително стабилна през целия разглеждан период.

4.5.2.5. Размер на субсидията и възстановяване от предишно субсидиране

(1073) Всички размери на субсидиите са били значително над нивото de minimis. Въздействието на действителните размери на субсидиране върху промишлеността на Съюза не е било незначително, като се имат предвид обемът и цените на вноса от засегнатата държава.

(1074) Това е първото антисубсидийно разследване относно разглеждания продукт. Поради това няма данни, които да дават възможност за оценка на въздействието на евентуално предишно субсидиране.

4.5.3. *Микроикономически показатели*

4.5.3.1. Цени и фактори, влияещи върху цените

(1075) През разглеждания период среднопретеглените единични продажни цени на включените в извадката производители от Съюза за несвързани клиенти (включително продажбите на свързаните дружества при справедливи пазарни условия) в Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 7

Продажни цени в Съюза

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Средна единична продажна цена на пазара на Съюза (EUR/бройка)	24 404	27 557	31 244	33 560
Индекс	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Производствени разходи за единица продукция (EUR/бройка)	30 683	32 029	35 079	38 140
Индекс	*100*	*104*	*114*	*124*

Източник:
включените в извадката производители от Съюза.

(1076) Средните продажни цени на промишлеността на Съюза на бройка са се увеличили с 38 %. Това развитие е било повлияно от промените в микса на моделите, продавани от включените в извадката производители от Съюза през разглеждания период, особено като се има предвид, че пазарът на Съюза постепенно преминава от превозни средства с ДВГ към BEV и че през разглеждания период са били пуснати и продавани нови модели ([431]).

(1077) Производствените разходи, показани по-горе, са общият размер на производствените разходи на продадените BEV, включително за компонентите, суровините, другите производствени разходи и ПОАР, в т.ч. разходите за НИРД.

(1078) Средните производствени разходи на промишлеността на Съюза на бройка са отбелязали ръст от 24 %. Това развитие е било повлияно и от промените в микса на моделите, които се произвеждат. Освен това разходите за единица продукция са зависили и от увеличението на разходите за компоненти, особено за акумулаторни батерии, поради нарастващите разходи за суровини, включително кобалт, никел и литий. Разходите за другите компоненти също са се увеличили, особено на засегнатите от енергийната криза, като например стоманата и други метали. Фактор, който е оказал отрицателно въздействие върху разходите за единица продукция, е увеличението на обема на производството и продажбите, както е показано в таблици 4 и 5, тъй като производителите от Съюза са успели да разпределят постоянните разходи върху повече BEV. Комисията отбеляза, че промишлеността за производство на BEV е капиталоемка с високи постоянни разходи и следователно големият производствен обем води до намаляване на производствените разходи за единица продукция.

(1079) Включените в извадката производители от Съюза са определяли цените на пазара на Съюза в съответствие с цените на техните основни конкуренти за сходни модели. Като цяло производителите от Съюза са установявали каталожна цена за всички модели или ПЦДП, която е цената, препоръчвана от производителя на търговците на дребно за продажбите на неговите BEV. Цените на ПЦДП се преразглеждат редовно. Въпреки това, дори когато ПЦДП остават фиксирани, крайната цена, която клиентът плаща, може да варира поради отстъпките, предлагани от продавача на потребителя.

(1080) Пазарът на BEV е силно конкурентен и се развива бързо. Освен това той е много прозрачен, тъй като всички продавачи на BEV оповестяват публично ПЦДП. Поради прозрачността на цените пазарът на BEV е много чувствителен към цените. Ето защо увеличенията на цените, причинени от ръста на разходите, обикновено водят до намаляване на обема на продажбите.

4.5.3.2. Разходи за труд

(1081) През разглеждания период средните разходи за труд на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 8

Средни разходи за труд на нает лице

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Средни разходи за труд на нает лице (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Индекс	*100*	*106*	*110*	*124*

Източник:
включените в извадката производители от Съюза.

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models.

(1082) Средните разходи за труд са отбелязали ръст от 24 % през разглеждания период. Това развитие отразява увеличението на заплатите и другите разходи за труд в период на висока инфлация, особено през 2022 г. и 2023 г.

4.5.3.3. Материални запаси

(1083) През разглеждания период равнищата на запасите на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 9

Материални запаси

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Запаси в края на периода (бройки)	7 493	9 460	15 504	25 431
Индекс	*100*	*126*	*207*	*339*
Запаси в края на периода като процент от производството	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Индекс	*100*	*74*	*97*	*114*

Източник:
включените в извадката производители от Съюза.

(1084) При разследването се установи, че промишлеността на Съюза работи главно по поръчки и следователно размерът на запасите (като процент от производството) е като цяло нисък.

(1085) Запасите в края на периода на включените в извадката производители от Съюза са се увеличили с 239 % през разглеждания период, което отразява увеличението на производството през този период. Запасите в края на периода като процент от производството са отбелязали ръст от 14 % през разглеждания период. Това развитие се дължи главно на увеличението на броя на моделите, предлагани на пазара през разследвания период в сравнение с 2020 г.

4.5.3.4. Рентабилност, паричен поток, инвестиции, възвръщаемост на инвестициите и способност за привличане на капитал

(1086) През разглеждания период рентабилността, паричният поток, инвестициите и възвръщаемостта на инвестициите на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 10

Рентабилност, паричен поток, инвестиции и възвръщаемост на инвестициите

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти (% от оборота от продажбите)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Индекс	*- 100*	*- 49*	*- 40*	*- 48*
Паричен поток (EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Индекс	*- 100*	*- 62*	*- 123*	*- 143*
Инвестиции (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Индекс	*100*	*97*	*88*	*100*
Възвръщаемост на инвестициите	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Индекс	- 100	- 53	- 22	- 29

Източник:
включените в извадката производители от Съюза.

(1087) Комисията определи рентабилността на включените в извадката производители от Съюза, като изрази нетната печалба преди облагане с данъци от продажбите на сходния продукт за несвързани клиенти в Съюза като процент от оборота от тези продажби.

(1088) Промишлеността на Съюза е реализирала загуби през целия разглеждан период, въпреки че като цяло тези загуби са намалели. Както е показано в таблица 7, единичните цени на промишлеността на Съюза са се увеличили през разглеждания период с по-висок темп от ръста на нейните разходи за единица продукция. Причините за това развитие са описани в раздел 4.5.3.1. Между 2020 г. и 2022 г. промишлеността на Съюза е успяла да намали загубите си, тъй като е увеличила продажбите си на пазара на Съюза. През този период промишлеността на Съюза е разширила производството и продажбите си и е постигнала ефективност благодарение на това, че е разпределила постоянните разходи върху все повече произвеждани бройки. Въпреки че този растеж е продължил през разследвания период, увеличението на цените на суровините и обема на субсидирания внос на ниски цени означава, че загубите са регистрирали ръст в сравнение с 2022 г., достигайки равнището от – 10,8 % в края на разглеждания период.

(1089) През целия разглеждан период пазарът на Съюза е бил в преходен период. Тъй като някои производители от Съюза са произвеждали BEV и превозни средства с ДВГ на едни и същи производствени линии, както е разяснено в съображение 1058, производствените разходи за BEV са намалели до известна степен, тъй като постоянните разходи са били поделени между BEV и превозните средства с ДВГ. Както обаче е разяснено в съображения 1222 и 1223, промишлеността на Съюза трябва да намали производството и продажбите си на превозни средства с ДВГ в Съюза. Поради това, за да започне да реализира печалби и за да гарантира бъдещето си, промишлеността на Съюза за производство на BEV трябва да увеличи своето производство, продажби и пазарен дял на BEV и по този начин да постигне икономии от мащаба и да продължи да намалява разходите си за единица продукция в сравнение с ценовите си равнища.

(1090) Нетният паричен поток представлява способността на включените в извадката производители от Съюза да самофинансират дейностите си. Нетният паричен поток е бил отрицателен през целия разглеждан период. Той се е влошил поради увеличението на оборота и загубите в абсолютна стойност през разглеждания период. Състоянието от гледна точка на паричния поток, описано по-горе, се дължи на печалбите, реализирани от промишлеността на Съюза благодарение на пътническите превозни средства с ДВГ. Както е разяснено в съображения 1222 и 1223 обаче, производителите от Съюза трябва да намалят продажбите си на превозни средства с ДВГ и следователно печалбите, които промишлеността на Съюза реализира от продажбите на превозни средства с ДВГ, ще намалеят в бъдеще.

(1091) Инвестициите в разглеждания продукт са свързани главно с разходите за НИРД, новите инвестиции в производствени линии за производство на BEV, включително производството и инсталирането на акумулаторни батерии, и закупуването на специфични инструменти за сглобяване на BEV. Въпреки че тези инвестиции се отнасят само до включените в извадката производствени субекти, те показват огромните инвестиции, необходими за преминаване от производство на превозни средства с ДВГ към BEV. Важна част от новите инвестиции е необходима преди продажбата на BEV. Вече са направени допълнителни инвестиции и те продължават при осъществявания постепенен преход на производствените обекти.

(1092) Инвестициите на цялата промишленост на Съюза за прехода към електрификация се оценяват на около 170 милиарда евро между 2022 г. и 2030 г. ([432]). Това съответства на средна инвестиция от приблизително 19 млрд. евро за всяка година от периода. Тези инвестиции са планирани за всички видове BEV. По-специално Volkswagen group инвестира приблизително 20 млрд. евро за изграждането на поне шест завода за акумулаторни батерии в Европа през следващите години. BMW group планира да инвестира приблизително 1 млрд. евро за разработване и производство на BEV в своя завод в Steyr, Австрия, от 2025 г. нататък. Тя също така инвестира приблизително 400 млн. евро за модернизиране на завода си в Мюнхен, Германия, а от 2025 г. ще изгражда нов завод в Унгария, за да произвежда своя модел Neue Klasse EV. Stellantis group инвестира в съвместно предприятие с Mercedes-Benz и TotalEnergies, наречено ACC, за електрохимични елементи на акумулаторните батерии. Mercedes-Benz очаква също така в близко бъдеще да бъдат създадени четири завода за акумулаторни батерии в ЕС. Renault group инвестира 10 млрд. евро в електрификацията до 2025 г.

(1093) Възвръщаемостта на инвестициите представлява печалбата, изразена като процент от нетната балансова стойност на инвестициите. Тя се развива по подобен начин като възвръщаемостта на оборота, тъй като е била отрицателна през целия период. Загубите по отношение на възвръщаемостта на инвестициите са намалели през разглеждания период поради причините, описани в раздел 4.5.3.4. Следва също така да се има предвид, че не всички включени в извадката производители от Съюза са започнали инвестиции в BEV (и следователно не са започнали да получават възвръщаемост на тези инвестиции) през същата година. Това разяснение е оказало въздействие и върху тенденцията за възвръщаемост на инвестициите, посочена в таблица 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1094) Способността на включените в извадката производители от Съюза да привличат капитал следва да се разглежда в контекста на това, че те са част от големи промишлени групи, които са финансирали прехода от превозни средства с ДВГ към BEV. Всяка година от този неизбежен преход обаче увеличава размера на понесените загуби и намалява способността на промишлеността да привлича капитал в бъдеще.

4.5.4. *Заключение относно състоянието на промишлеността*

(1095) Както е разяснено в съображение 996, състоянието на промишлеността на Съюза трябва да се анализира в контекста на прехода на пазара на Съюза от превозни средства с ДВГ към BEV.

(1096) В тази връзка видимото потребление на Съюза се е увеличило през разглеждания период с 200 %, а действителното потребление на Съюза (въз основа единствено на регистрациите) е отбелязало ръст от 182 % през същия период. Тези високи проценти отразяват сценария, при който пазарът на пътническите превозни средства в Съюза преминава от превозни средства с ДВГ към BEV.

(1097) В същото време обемът на вноса от Китай се е увеличил масирано от около 21 000 бройки до над 412 000 (т.е. с повече от 1 800 % през разглеждания период), което е значително повече от увеличението на потреблението. Това е отразено в пазарния дял на китайския внос, който също е отбелязал масиран ръст от 3,9 % през 2020 г. на 25 % през разследвания период. Подобни размери на увеличението са видни и по отношение на регистрациите на китайски BEV след внос от Китай.

(1098) Производството и продажбите на промишлеността на Съюза са се увеличили съответно със 198 % и 150 %. Отново, този очевиден растеж не отговаря на увеличението на потреблението, което означава, че пазарният дял на промишлеността на Съюза се е свил от 68,9 % през 2020 г. на 59,9 % през разследвания период.

(1099) Както беше разяснено, като се има предвид преходът на пазара на Съюза, няколко показателя бяха засегнати от факта, че промишлеността на Съюза постепенно е пренасочила дейностите на производствените си обекти от превозните средства с ДВГ към BEV. Тази трансформация е изисквала големи и постоянни инвестиции в НИРД и разходи за съответното адаптиране на заводите, чийто размер не се е променял през разглеждания период. Използването на капацитета, рентабилността, възвръщаемостта на инвестициите и производителността са показали слаби положителни тенденции поради прехода от превозни средства с ДВГ към BEV, но са останали или отрицателни, или по-скоро стабилни през разглеждания период.

(1100) Рентабилността и възвръщаемостта на инвестициите на промишлеността на Съюза са останали ниски през целия разглеждан период, въпреки че показват тенденции за подобряване. Това показва, че промишлеността на Съюза не е била в състояние да прехвърли на своите клиенти целия размер на значителните си разходи в контекста на прехода и че е била възпрепятствана да определя цени за клиентите на рентабилни равнища. Анализът в раздел 4.5.3.1 показва, че цените на промишлеността на Съюза са били потискани от цените на субсидирания внос. Подбиването на цените от страна на субсидирания внос от Китай в количества, които непрекъснато се увеличават, дори на бързо разрастващ се пазар, показва, че основният конкурент при вноса е Китай.

(1101) Въпреки увеличението на продажбите и производството, предизвикано от нарастващото търсене поради прехода от превозни средства с ДВГ към BEV, през разследвания период промишлеността на Съюза все още далеч не е реализирала печалби от BEV. Състоянието през разследвания период на загуби над 10 % и продължаващото потискане на цените са застрашили целия преход на промишлеността на Съюза от превозни средства с ДВГ към BEV. Това включва инвестиции в размер на много милиарди евро и пренасочване на огромната работна сила, която е заета в този сектор, докато преходът от превозни средства с ДВГ към BEV на пазара на Съюза е възлизал само на 14,5 %, както е показано в таблица 1.

(1102) Горепосочените показатели показват, че преходът от ДВГ към BEV е започнал да бъде възпрепятстван към края на разглеждания период, и по-специално през РП, когато може да се наблюдава най-висок обем на китайския внос и най-голям спад на пазарния дял на промишлеността на Съюза. Това се доказва и от факта, че въпреки тенденциите за подобрение на някои показатели през разглеждания период повечето финансови индикатори все още са били отрицателни и дори са започнали да се влошават през разследвания период, включително рентабилността, възвръщаемостта на инвестициите и паричният поток. Още по-показателно е, че пазарният дял постоянно е намалявал през разглеждания период, като е достигнал най-ниската си точка в края на разследвания период.

(1103) Въз основа гореизложеното Комисията реши да проучи дали вероятното бъдещо развитие на субсидирания внос от Китай би застрашило успешния преход от превозните средства с ДВГ към BEV, причинявайки по този начин съществена вреда на промишлеността на Съюза.

5. ОПАСНОСТ ОТ ПРИЧИНЯВАНЕ НА ВРЕДА

5.1. Въведение

(1104) В съответствие с член 8, параграф 8 от основния регламент Комисията проучи дали има вероятност допълнително увеличение на субсидирания внос от Китай да окаже отрицателно въздействие върху състоянието на промишлеността на Съюза и следователно да представлява опасност от причиняване на съществена вреда за промишлеността на Съюза.

(1105) Като анализира опасността от причиняване на съществена вреда на промишлеността на Съюза в съответствие с член 8, параграф 8, втора алинея от основния регламент, Комисията разгледа такива фактори, като:

— естеството на съответната субсидия или субсидии и влиянието върху търговията, което може да произтече от тях,

— значителния темп, с който се увеличава субсидираният внос на пазара на Съюза, което говори за вероятност за съществено увеличение на вноса,

— наличието на достатъчен свободен капацитет от страна на износителя или неизбежното и значително увеличение на този капацитет, което показва вероятност за съществено увеличение на субсидирания износ за Съюза, като се отчита наличието на други експортни пазари, които може да поемат всеки допълнителен износ,

— осъществяването на вноса по цени, които биха оказали значителен натиск върху цените или биха възпрепятствали увеличение на цените, което иначе би настъпило, както и вероятно биха увеличили търсенето на допълнителен внос, и

— равнището на материалните запаси.

5.2. Естество на съответната субсидия или субсидии и влиянието върху търговията, което може да произтече от тях

(1106) В раздел 3.10 Комисията стигна до временното заключение относно наличието на подлежащи на изравняване субсидии в съответствие с разпоредбите на основния регламент.

(1107) От тези субсидии е видно, че вносът на разглеждания продукт се е ползвал от държавна подкрепа.

(1108) Значителното подбиване и потискане на цените (възпрепятстване на увеличението на цените, което иначе би настъпило), установени по време на разследвания период, се очаква в близко бъдеще да окаже още по-отрицателно въздействие върху икономическото състояние на промишлеността на Съюза, което вече е наблюдавано по време на разследвания период. Агресивното ценово поведение, което се наблюдава във връзка с китайския внос, и значителното навлизане на пазара се подпомагат от факта, че пазарът на BEV в Съюза е много чувствителен към цените и е прозрачен.

(1109) Освен това, както е разяснено в раздел 3.2, мерките на ПКНР в подкрепа на националната промишленост за производство на BEV гарантират, че износът на BEV остава много конкурентен на значително по-ниски цени от тези на промишлеността на Съюза поради по-ниските разходи за получаване на финансиране, стоки или материали за влагане срещу по-ниско от адекватното възнаграждение и други ползи (за разлика от производителите от Съюза, които не могат да се ползват от такава значителна подкрепа).

(1110) Поради това и вследствие на естеството на мерките за подкрепа от страна на ПКНР може да се предвиди, че субсидираният внос на разглеждания продукт ще продължи да оказва отрицателно въздействие върху икономическото състояние на промишлеността на Съюза.

5.3. Значителен темп, с който се увеличава субсидираният внос на пазара на Съюза, което говори за вероятност за съществено увеличение на вноса

Темп на нарастване на вноса от Китай и неговият пазарен дял

(1111) Общият внос на BEV от засегнатата държава се е увеличил значително — от 21 243 бройки през 2020 г. на 412 425 бройки през разследвания период, както е показано в таблици 2а и 2б.

(1112) Пазарният дял на вноса от Китай също е отбелязал ръст от 3,9 % през 2020 г. на 25,0 % през разследвания период въз основа на общия внос или от 3,5 % през 2020 г. на 22,8 % при анализа въз основа на регистрациите, както е посочено съответно в таблици 2а и 2б. Китайските производители износители са увеличили пазарния си дял с внос на ниски цени за сметка на производителите от Съюза и вноса от трети държави.

Мерки, от които е видна вероятност за по-нататъшно съществено увеличение на вноса

(1113) Както е показано по-горе в раздел 3.2, съществуват доказателства, че политиките на ПКНР са насочени към производството, и по-специално към износа на BEV.

(1114) Съществуват редица елементи, които показват, че китайските производители износители вероятно ще продължат да изнасят в големи обеми. По-конкретно ПКНР съвсем наскоро е предприело редица мерки за експортните пазари и за още по-голямо увеличение на износа също и с оглед на значителния свръхкапацитет на китайския вътрешен пазар, както е разяснено в съображения 1140—1143.

(1115) Китай е изнесъл 1 471 136 BEV в световен мащаб през разследвания период, което представлява увеличение от 659 % в сравнение с 2020 г., както е посочено в съображение 1149. NEV (BEV и PHEV) са много важни за китайската икономика. Така в поздравлението си за Новата 2024 година президентът на Китай заяви, че NEV са „ново свидетелство за производствения потенциал на Китай“ ([433]). Китайските производители на BEV обаче не се ограничават само до вътрешния пазар. Всъщност ПКНР насърчава китайските производители на BEV да проучват пазарите в чужбина и ги подкрепя по много начини, за да разширяват експортните си продажби, включително чрез надеждни правни консултации, изпитвания и системи за сертифициране. Във връзка с това в плана за периода 2021—2035 г. се определят пет стратегически задачи за китайската промишленост за производство на NEV за следващите 15 години: (1) подобряване на капацитета за технологични иновации; (2) изграждане на промишлена екосистема за NEV; (3) постигане на напредък в промишлената интеграция и развитие; (4) изграждане на стабилна инфраструктурна система; и (5) по-голяма отвореност и задълбочаване на международното сътрудничество. Що се отнася до международното сътрудничество, местните предприятия се насърчават да изготвят стратегически планове за развитие в международен план, да навлизат на чуждестранните пазари и да създават складове и платформи за следпродажбени услуги в чужбина. В плана за периода 2021—2035 г. също така се подчертава, че трябва да се развива подкрепата на международното сътрудничество, като например спазването на правните разпоредби от страна на дружествата, правните консултации, услугите за изпитване и сертифициране. Освен това в плана за периода 2021—2035 г. също така са дадени насоки на китайските органи да участват активно при изготвяне на съответните международни правила и стандарти ([434]).

([433]) https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits.

([434]) Международен съвет за чист транспорт (ICCT), *План на Китай за промишлено развитие на превозните средства, използващи нови енергийни източници, за периода 2021—2035 г.*, актуализация на политиката, юни 2021 г., достъпен на адрес: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Освен това на 18 февруари 2024 г. китайският град Shenzhen разработи план за насърчаване на износа на автомобили ([435]). ([436]). Този план обхваща 24 мерки, включително подкрепа за изграждане на фабрики и откриване на нови морски маршрути. Местните служители са посочили, че ще въведат услуги в подкрепа на износителите на автомобили, включително подобряване на експортното застраховане, ускоряване на възстановяването на данъци и насърчаване на китайските банки да предоставят потребителско финансиране на купувачите от трети държави на автомобили. В плана също така се призовава износителите да закупуват повече кораби за превоз на автомобили, за да се създаде китайски флот от ро-ро плавателни съдове, както е посочено в съображение 1117.

(1117) Интересът на китайските производители към износа на BEV се установява и от факта, че китайските производители на BEV поръчват производството на голям брой ро-ро плавателни съдове, които са специално предназначени за превоз на превозни средства в чужбина ([437]). ([438]). Беше съобщено, че китайските корабостроителници могат да доставят повече от 200 ро-ро плавателни съда между 2023 и 2026 г. Това е два пъти повече от доставените ро-ро плавателни съдове от 2015 г. до 2022 г. ([439]). ([440]). Освен това изглежда, че BYD е поръчало шест ро-ро плавателни съда (с възможности за още два). Очаква се всеки от плавателните съдове да има капацитет от около 7 700 CEU (единица за еквивалент на автомобил). BYD вече е получило първия си плавателен съд, наречен „BYD Explorer № 1“ ([441]). ([442]). ([443]), който вече се използва за превоз на BEV до Съюза ([444]). Други китайски производители на автомобили, като SAIC, Cherry Automobile ([445]), са поръчали няколко от своите собствени ро-ро плавателни съдове ([446]). ([447]). Освен това държавният автомобилостроител Chery си партнира с корабостроителница Wuhu, за да реконструира старата корабостроителница в строителна база за превоз на автомобили на брега на провинция Shandong, предназначена за износ на BEV ([448]). ([449]).

(1118) Горепосочените мерки, съчетани с плановете за непосредствена експанзия на китайските производители в основните държави от ЕС, както е описано в съображения 1126 и 1127, и със значителния свободен капацитет в Китай, посочен в съображения 1140—1143, показват, че Китай ще продължи да се стреми агресивно към експортните пазари, което сочи вероятност за значително увеличение на вноса в Съюза в бъдеще.

Привлекателност и насоченост към пазара на Съюза

(1119) Сред експортните пазари, към които е насочен Китай, пазарът на Съюза е бил основното местоназначение за износа на китайските производители износители, като представлява 33,1 % от общия китайски износ на BEV поради факта, че пазарът на Съюза е най-привлекателният регион за китайските производители износители вследствие на неговия размер, лесен достъп, ценови равнища и ясната пътна карта за електрическите превозни средства, както е разяснено в следващите съображения 1120—1123.

(1120) Що се отнася до размера на пазара на Съюза, през 2023 г. на пазара на Съюза са регистрирани 1 538 621 BEV, което представлява 14,6 % от общия брой регистрирани леки пътнически автомобили ([450]). Обратно, таблицата по-долу показва размера на пазара на BEV в други основни държави и дела на BEV в общия брой регистрирани леки пътнически автомобили.

([435]) https://www.ft.com/content/efb4ceb4-6d46-4c2f-abf6-142b3bc5c3b6.
([436]) https://finance.sina.com.cn/money/future/indu/2024-02-27/doc-inakmrzp1176024.shtml.
([437]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#:~:text=In%202022%2C%20China%27s%20top%20electric,their%20own%20ships%20as%20well.
([438]) http://en.people.cn/n3/2023/0721/c98649-20047617.html.
([439]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([440]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/anji-building-seven-car-carriers-jinling-and-jiangnan-shipyards.
([441]) https://www.marineinsight.com/shipping-news/chinas-byd-launches-first-chartered-car-carrier-to-ramp-up-exports/.
([442]) https://www.bnnbloomberg.ca/byd-s-first-chartered-cargo-ship-for-evs-sets-sail-for-europe-1.2020585.
([443]) https://www.carscoops.com/2024/01/the-first-chinese-built-ship-designed-to-export-cars-is-europe-bound-with-7000-byd-vehicles-aboard/.
([444]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/.
([445]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/.
([446]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([447]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/58994.shtml.
([448]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([449]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chery-shipyard-venture-build-its-own-car-carriers.
([450]) https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf.

Таблица 11

Пазар на BEV в трети държави

Държава	Пазар на BEV през 2023 г.	% от общия брой регистрирани леки пътнически автомобили
САЩ	1 118 286	7,2 %
Обединеното кралство	314 684	16,5 %
Южна Корея	156 767	9,0 %
Норвегия	104 589	82,4 %
Австралия	87 217	7,25 %
Индия	82 336	1,6 %
Турция	64 515	6,7 %
Швейцария	52 728	20,9 %
Япония	43 991	1,7 %
Бразилия	19 309	0,9 %
Индонезия	17 062	2,2 %

Източник:
PwC - Strategy&, Преглед на продажбите на електрически превозни средства, 4-то тримесечие на 2023 г. ([451]).

(1121) Що се отнася до достъпа до пазара на Съюза, митото на ЕС (мито за най-облагодетелствана нация — мито за НОН) е 10 %. За разлика от това на всички други съответни пазари съществуват големи пречки пред вноса на BEV от Китай. По-специално пазарът на САЩ, макар и по-малък от пазара на Съюза, все още представлява значителен пазарен размер от над 1 млн. BEV, регистрирани през 2023 г., понастоящем е защитен от общо мито в размер на 27,5 % (2,5 % мито за НОН и 25 % „мито по раздел 301 ([452])“), приложимо за вноса на BEV от Китай, като през май 2024 г. са публикувани предложения да се увеличи митото по раздел 301 на 100 %, считано от август 2024 г. ([453]). Освен това Турция въведе митническа ставка и от 40 % върху вноса на EV от Китай ([454]) в допълнение към митото за НОН от 10 %, докато Индия започна да прилага 70 % данък върху вноса на същите продукти с цена 40 000 USD или ([455]) по-малко и 100 % за тези, които са с цени над 40 000 USD ([456]). През януари 2024 г. Бразилия отново въведе данък от 10 % върху вноса на BEV, който ще нарасне до 18 % през юли 2024 г. и до 35 % до юли 2026г. ([457]). Това оставя пазара на Съюза като единствения голям, в добро финансово състояние и развит автомобилен пазар, отворен за китайския внос.

([451]) https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4%202023%20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year.
([452]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory.
([453]) https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery, https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf.
([454]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/.
([455]) https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/.
([456]) https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-417772-2024-02-16.
([457]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/.

(1122) Що се отнася до цените, по отношение на същите видове на продукта цените на BEV на пазара на Съюза са значително по-високи от цените на BEV на китайския пазар и следователно предоставят на китайските производители износители възможност да реализират по-големи печалби. Например към март 2024 г. един от най-продаваните китайски автомобили, BYD Atto 3, е имал начална цена на дребно в Китай от 15 358 EUR (119 800 CNY), докато в Германия, която е неговият основен европейски експортен пазар, началната цена на дребно е над два пъти по-висока — 31 924 EUR (37 990 EUR с ДДС ([458])) ([459]). Също така към март 2024 г. новият Polestar 4 на Geely е бил предлаган в Китай с начална цена от 38 331 EUR (299 000 CNY) преди отстъпките, докато в Германия той е имал начална цена от 53 109 EUR (63 200 EUR с ДДС) ([460]). Освен това цените в Китай отбелязват низходяща тенденция, както се вижда от скорошни примери, при които цената на модел 3 на Tesla в Китай е спаднала с повече от 4 500 USD от януари насам, а NIO е намалило цените си с 4 200 USD през юни ([461]). През март 2024 г. BYD също така е намалило цената на най-евтиния си модел Seagull с 5 %. През 2023 г. BYD е понижило цената на Yuan Plus (неговият най-продаван автомобил, известен като Atto 3 в Съюза) с 12 % на китайския пазар ([462]). Този спад на цените в Китай представлява допълнителен стимул за дружествата да увеличават износа си и да навлязат на нови пазари с по-високи ценови равнища, като например пазара на Съюза.

(1123) Що се отнася до ясната пътна карта за BEV в Съюза, за разлика от пазарите на други трети държави ЕС е определил много висока цел за броя на регистрациите на BEV. Така до 2035 г. 100 % от новорегистрираните автомобили в Съюза (над 9 млн. автомобила) следва да са превозни средства с нулеви емисии, по-специално BEV, докато в САЩ целта е фиксирана само на 50 %.

(1124) Както е разяснено в съображения 1141 и 1142, Китай вече има свръхкапацитет за NEV (BEV и PHEV), който ще се използва до голяма степен за износ за пазара на Съюза с оглед на неговата привлекателност в сравнение с пазарите на други трети държави.

(1125) Освен това по време на разследването най-малко 14 китайски производители износители са присъствали на пазара на Съюза, като например Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (с марки Dongfeng и Voyah), Geely ([463]) (с марки Polestar, Zeeker и Lotus), Great Wall Motors (с марка Ora), Hongqi, JAC (с марки JAC и DR), SAIC (с марки MG и Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell и Zhidou ([464]). Пазарният дял на всички тези китайски производители износители се е увеличил от 1,9 % през 2020 г. на 7,3 % през разследвания период, както е разяснено в таблица 12.

(1126) След разследвания период голям брой китайски производители износители са обявили, че възнамеряват да пуснат на пазара на Съюза няколко нови модела BEV, както и да разширят присъствието си на пазара на Съюза, като навлязат на пазара на повече държави — членки на ЕС, в краткосрочен план. Тези съобщения ясно показват интереса на китайските производители износители към пазара на Съюза. Например ([465]) Xpeng Inc, което вече присъства в Нидерландия, възнамерява да навлезе на германския и френския пазар през 2024 г. ([466]). Има планове луксозната марка на Dongfeng Voyah, която вече присъства във Финландия, да навлезе на испанския и португалския пазар през 2024 г., а вероятно и на германския, френския и италианския пазар ([467]). Great Wall Motor планира да разшири присъствието си в Съюза с още седем държави (освен Германия), като Италия, Испания, Португалия, Нидерландия, Белгия, Люксембург и Австрия ([468]). Zeekr, първокласната марка на Geely, също започва да продава марката Zeekr 001 в Нидерландия от края на 2023 г. нататък ([469]).

([458]) Данък върху добавената стойност.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ и https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ и https://media.polestar.com/global/en/media/pressreleases/677832.
([461]) https://www.cnbc.com/2023/06/12/nio-cuts-prices-for-its-cars-and-delays-business-expansion-plans.html.
([462]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-lowers-starting-price-its-lowest-priced-ev-model-seagull-by-54-2024-03-06/.
([463]) Марката Volvo на Geely не е била внасяна от Китай през разглеждания период.
([464]) Списъкът не е изчерпателен.
([465]) Списъкът от примери не е изчерпателен.
([466]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/xpeng-says-it-plans-expand-into-more-european-markets-next-year-2023-09-04/.
([467]) https://www.electrive.com/2024/02/05/voyah-plans-to-enter-core-european-markets-in-2024/.
([468]) https://cnevpost.com/2023/11/27/great-wall-to-enter-more-european-countries-report/.
([469]) https://cnevpost.com/2023/12/11/zeekr-begins-deliveries-europe/.

(1127) Освен това BYD предложи шестия си модел на BEV на пазара на Съюза — Seal U, в допълнение към Atto 3, the Dophin, the Seal, the Han, the Tang ([470]). MG възнамерява също да пусне модела IM L6 в Съюза през 2025 ([471]) г., а NIO — по-евтината си подмарка, наречена Firefly, в Европа през 2025г. ([472]). Марката HiPhi на китайския производител на първокласни електрически превозни средства Human Horizons обяви цените за Европа на своите модели и започна да приема предварителни поръчки през 2023 г. на цени над 100 000 EUR в Германия ([473]). Освен това BYD заяви, че възнамерява да увеличи значително пазарния си дял в Съюза от сегашните 1,1 % на 5 % до 2025 г. ([474]).

(1128) Също така според оценките на Transport & Environment ([475]) пазарният дял на китайските марки и европейските марки, закупени от китайски дружества, ще достигне 11 % през 2024 г., 14 % през 2025 г. и 20 % до 2027 г. ([476]).

(1129) В заключение, политиката на ПКНР за насърчаване на китайските производители да изнасят BEV, голямата привлекателност на пазара на Съюза, огромният свръхкапацитет в Китай и значителният свободен капацитет, както и фактът, че обемът на вноса на BEV от КНР се е увеличил значително от 2020 г. насам, говорят за вероятността този внос да продължи да нараства значително в най-близко бъдеще, а и през следващите години. Това увеличение ще дойде главно от китайските собствени марки и европейските марки, закупени от китайски дружества, за сметка на промишлеността на Съюза, която вероятно ще продължи да губи пазарния си дял.

Вероятно развитие на пазарните дялове на китайския внос в Съюза

(1130) CCCME заяви, че за да се оцени обемът на китайския внос на BEV и вероятността този внос да се увеличи в бъдеще, следва да се направи оценка на целия внос на BEV от Китай, и по-специално на вноса конкретно от страна на промишлеността на Съюза за производство на BEV.

(1131) Целият субсидиран внос на BEV с произход от Китай е предмет на настоящото разследване независимо от собствеността на конкретното дружество. В отговор на твърдението Комисията направи разбивка на целия внос от Китай на внос от китайски износители, свързани с ПОО на превозни средства с ДВГ в Съюза (Renault, BMW и Mercedes-Benz), които преминават към производство на BEV на пазара на Съюза, внос от Tesla и внос от останалия друг китайски внос, като например европейски марки, придобити в миналото от китайски дружества (Polestar и MG), китайски ПОО на превозни средства с ДВГ (BYD, Chery, Dongfeng и др.) и китайски новосъздадени предприятия за EV (NIO, Xpeng и др.).

(1132) Въз основа на регистрациите пазарният дял на вноса на китайските производители износители, свързани с промишлеността на Съюза, и на останалия друг китайски внос се е променял, както следва:

Таблица 12а

Разбивка на пазарния дял на китайския внос

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Пазарен дял на вноса на китайските производители износители, свързани с ПОО на превозни средства с ДВГ в Съюза, които преминават към производство на BEV	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 — 5,7] % ([1])
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8 — 10,8] %

([470]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Bibblio&itm_campaign=Bibblio-related&itm_-medium=Bibblio-footer-1.
([471]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/.
([472]) https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/.
([473]) https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/.
([474]) https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe.
([475]) Експертна група за чист и устойчив транспорт за всички.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf.

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Пазарен дял на останалия друг китайски внос	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Нито EAOC, нито S&P Global Mobility съобщават произхода на BEV. Поради това, за да разграничи обемът на BEV на моделите от групата Tesla, внесени от Китай, от произвежданите в Съюза, Комисията използва отговорите на въпросника на износителите, представен от Tesla, за искането ѝ за индивидуално разглеждане, както е разяснено в съображение . Освен това съответните данни за разследвания период не са публично достъпни, поради което Комисията представи информацията за пазарния дял на Tesla като диапазон от стойности. За да се защити поверителността на данните за Tesla, Комисията трябваше да докладва съответните данни за вноса на китайските производители износители, свързани с ПОО на превозни средства с ДВГ в Съюза, които преминават към производство на BEV, също в диапазони от стойности, тъй като в противен случай данните за Tesla биха могли да се изчислят чрез изваждане. Комисията ще предостави точните данни в окончателния регламент, след като необходимите данни станат публично достъпни.

Източник:
EAOC и S&P Global Mobility.

(1133) От таблицата по-горе е видно, че от общия внос от Китай пазарният дял на вноса на ПОО на превозни средства с ДВГ в Съюза, които преминават към производство на BEV, въпреки че се е увеличил между 2020 г. и 2021 г., е останал относително стабилен след 2021 г. и разследвания период, възлизайки на [4,7—5,7] % по време на разследвания период и следователно е под пазарния дял на останалия друг китайски внос, който се е увеличил от 1,9 % през 2020 г. на 7,3 % през разследвания период.

(1134) Комисията също така определи китайския внос на тримесечна база по време на разследвания период, което е показано в таблицата по-долу.

Таблица 12б

Разбивка на пазарния дял на китайския внос

	Разследван период			
	Октомври — декември 2022 г.	Януари — март 2023 г.	Април — юни 2023 г.	Юли — септември 2023 г.
Пазарен дял на вноса на китайските производители износители, свързани с ПОО на превозни средства с ДВГ в Съюза, които преминават към производство на BEV	[4,2 — 5,8] %	[4,3 — 5,9] %	[3,8 — 5,3] %	[5,6 — 6,8] %
Tesla	[10,6—12,2]%	[12,8—14,4]%	[8,9 — 10,4] %	[6,6 — 7,8] %
Пазарен дял на останалия друг китайски внос	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Източник:
S&P Global Mobility.

(1135) От таблицата по-горе е видно, че на тримесечна база пазарният дял на останалия друг китайски внос се е увеличил през три от четирите тримесечия по време на разследвания период — от 6,8 % през първото тримесечие на 8,8 % през четвъртото тримесечие и е надхвърлил пазарния дял на вноса, осъществен от ПОО на превозни средства с ДВГ в Съюза, които преминават към производството на BEV, който е възлизал на [5,6—6,8] % през разследвания период.

(1136) За разлика от големия брой съобщения, направени от китайските производители износители, както е разяснено в съображения 1126 и 1127, ПОО на превозни средства с ДВГ в Съюза, които преминават към производството на BEV, не са обявили никакви големи планове за внос на BEV от Китай. Повечето от тях имат един модел или марка за BEV, внасяни от Китай в значително по-малки обеми в сравнение с производството им в Съюза. Например BMW обяви, че неговият модел iX3 BEV, внасян от Китай през разглеждания период, ще спре да бъде внасян от Китай,

считано от 2025 г. ([477]). Групата BMW възнамерява да внася от Китай марката MINI Cooper ([478]), групата Mercedes-Benz — марката Smart, групата Volkswagen — марката Cupra, а групата Renault — модела Dacia Spring. Пазарният дял на този внос е относително стабилен от 2021 г. насам и не се очаква да се увеличи значително в най-близко и непосредствено бъдеще.

(1137) Освен това не се очаква вносът на Tesla от Китай да нарасне значително, тъй като свободният производствен капацитет на Tesla е много нисък, ако изобщо има такъв. Според публична информация Tesla възнамерява да увеличи производствения си капацитет в Китай. Изглежда обаче, че тя все още не е получила необходимите регулаторни одобрения и не е ясно дали ще ги получи ([479]).

(1138) Следователно от гореизложеното е видно, че е вероятно в обозримо бъдеще да се увеличат главно пазарните дялове на китайските марки. Поради това твърдението беше отхвърлено.

5.4. Достатъчен свободен капацитет и капацитет, необходим за усвояване на пазарите на трети държави

(1139) ПКНР не предостави списък на производителите на BEV в Китай. Поради това Комисията трябваше да прибегне до публично достъпната информация в това отношение. Според Bloomberg през 2023 г. в Китай е имало около 100 китайски производители на EV в сравнение с около 500 през 2019 г. ([480]).

а) *Капацитет (включително свободен) в Китай*

(1140) Както е разяснено в съображение 49, 21 китайски групи от производители износители заявиха интереса си при разследването, като представиха отговори във връзка с изготвянето на извадката. Въз основа на тези отговори, както е показано в таблица 13, през разглеждания период тези китайски производители износители са имали нарастващ капацитет (включително свободен). През разследвания период свободният им капацитет е достигнал почти 2,3 млн. BEV, което е 1,5 пъти повече от общото действително потребление на BEV в Съюза през същия период, възлизащо на 1 519 082 бройки, както е показано в таблица 1.

Таблица 13

Производство и капацитет на оказалите съдействие китайски производители износители

Бройки	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Производство	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Индекс	*100*	*320*	*650*	*792*
Капацитет	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Индекс	*100*	*145*	*227*	*288*
Свободен капацитет	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Индекс	*100*	*92*	*100*	*137*
Процент на използване на капацитета	23 %	51 %	66 %	64 %
Индекс	*100*	*221*	*286*	*275*

Източник:
отговори на китайските производители износители във връзка с изготвянето на извадката.

([477]) https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/.
([478]) https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/.
([479]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter.
([480]) https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20around%20100,from%20roughly%20500%20in%202019.

(1141) Въпреки това данните за производството, капацитета (включително свободния) въз основа на оказалите съдействие производители износители са непълни. Информацията, публикувана от Китайската асоциация на автомобилните производители (CAAM), показва, че общото производство на BEV в Китай е било 5,8 млн., както е посочено в съображение 1144. Поради това, ако приемем, че китайските производители на BEV, които не са заявили интерес при разследването, са имали същия процент на използване на капацитета като китайските производители износители, които са заявили своя интерес, в Китай е съществувал общ капацитет от 9,18 млн. бройки и свободен капацитет от 3,34 млн. BEV, което е 2,2 пъти повече от потреблението на BEV в Съюза през разследвания период.

(1142) Освен това, тъй като на едни и същи производствени линии автомобилостроител може да произвежда както автомобили с ДВГ, така и BEV, Комисията разгледа и общия производствен капацитет за леки пътнически автомобили в Китай въз основа на публично достъпната информация. В статия, публикувана от China Daily, се посочва, че според Китайската асоциация на леките пътнически автомобили производственият капацитет в Китай за NEV и леки пътнически автомобили с ДВГ е възлизал на 40,89 млн. бройки през 2021 г. ([481]). Освен това пресагенция „Ройтерс“ заявява в статия, че според Китайската асоциация на леките пътнически автомобили общият производствен капацитет за пътническите превозни средства (NEV и автомобили с ДВГ) е бил 43 млн. в края на 2022 г., като степента на използване на съоръженията е 54,5 % ([482]). Следователно свободният капацитет за пътническите превозни средства в Китай е бил 23,4 млн. бройки. Този свободен капацитет може да се използва за производство на BEV за пазара на Съюза.

(1143) Освен това беше съобщено, че ПКНР е наясно със свръхкапацитета за пътническите превозни средства и е въвело по-строг лицензионен режим за регулаторните одобрения, който оказва въздействие върху дружествата при започване на ново производство на EV в Китай ([483]). Въпреки това в Китай все още се създават нови производствени субекти на BEV, като например китайския производител на интелигентна потребителска електроника Xiaomi ([484]).

б) *Производство в Китай*

(1144) Според CAAM ([485]) производството на BEV в Китай се е увеличило значително. Вследствие на това, както е показано в таблица 14, през разследвания период в Китай са произведени 5 836 000 BEV, което представлява увеличение с 489 % в сравнение с 2020 г., когато са произведени 991 000 BEV.

Таблица 14

Общо производство на BEV в Китай

Бройки	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Производство на BEV в Китай	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Индекс	*100*	*279*	*518*	*589*

Източник:
CAAM.

в) *Търсене в Китай*

(1145) През 2023 г. общите продажби на леки пътнически автомобили в Китай са възлизали на 26,06 млн. бройки ([486]). За 2024 г. тези продажби се очаква да нараснат с 3,1 % до 26,8 млн. бройки единици в сравнение с 2023 г. ([487]).

([481]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html.
([482]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/.
([483]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3.
([484]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html.
([485]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html.
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html.
([487]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing.

(1146) През 2023 г. общият обем на продажбите на NEV в Китай (BEV и PHEV) за пътници е бил 9,49 млн. ([488]). През 2024 г. продажбите на NEV се очаква да нараснат с 20 % в сравнение с 2023 г. ([489]), достигайки по този начин 11,4 млн. бройки.

(1147) Продажбите на BEV (регистрации) са възлизали на над 5 млн. през разследвания период, както е разяснено в таблицата по-долу. Освен това, според CAAM, около 87 % от произведените BEV са били продадени и регистрирани в Китай.

Таблица 15

Общ размер на търсенето в Китай

Бройки	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Регистрации на BEV в Китай	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Индекс	*100*	*294*	*467*	*547*

Източник:
https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles и InsideEVs, Продажбите на китайските електрически автомобили с възможност за свързване към електрическата мрежа отбелязват нов рекорд от 8 млн. през 2023 г. ([490]).

(1148) Увеличението с 20 % през 2024 г. на пазара на BEV в Китай се равнява на 6,1 млн. BEV в сравнение с капацитет от над 9 млн. BEV. Поради това Комисията стигна до временното заключение, че китайският пазар не би бил в състояние да поеме големия свободен вътрешен капацитет.

г) *Износ на Китай и наличие на други експортни пазари*

(1149) Въз основа на официалните статистически данни от китайските органи през разследвания период Китай е изнесъл 1 471 136 BEV (което е увеличение от 659 % в сравнение с 2020 г.), от които 486 550 BEV са били изнесени за Съюза, т.е. ръст от 1 343 % в сравнение с 2020 г.

Таблица 16

Износ на BEV от Китай

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Общ обем на китайския износ	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Индекс	*100*	*258*	*487*	*759*
Китайски износ за Съюза	33 731	171 822	328 391	486 550
Индекс	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% на китайския износ за Съюза спрямо общия износ	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Източник:
GTA.

(1150) От таблицата по-горе е видно, че пазарът на Съюза е основното местоназначение на износа за китайските производители износители, като представлява 33,1 % от общия китайски износ на BEV. Други местоназначения са Обединеното кралство (10 % от общия китайски износ) Тайланд (9 % от общия китайски износ), Филипините (7 % от общия китайски износ) и Австралия (6 % от общия китайски износ).

([488]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html.
([489]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing.
([490]) https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20(YOY%20change)%3A,%25)%20and%2037%25%20market%20share.

(1151) Делът на изнасяните за Съюза BEV в общия китайски износ се е увеличил от 17,4 % през 2020 г. на 33,1 % през разследвания период. Въпреки че общият китайски износ на BEV е нараснал повече от 6 пъти през разглеждания период, износът за Съюза се е увеличил с много по-бързи темпове, т.е. с повече от 10 пъти през същия период.

(1152) Освен това, както е посочено в съображение 1120 и таблица 11, след Китай най-големите пазари за леки пътнически автомобили са тези на САЩ и на Съюза, но първият е защитен срещу внос на китайски BEV с високи вносни мита, както е разяснено в съображение 1121. Други пазари, като тези на Обединеното кралство, Япония и Корея са относително малки в сравнение с пазара на Съюза, както е показано в таблица 11, поради което капацитетът, необходим за усвояване на пазарите на тези трети държави, е ограничен. И накрая, за пазарите на други трети държави, като САЩ и Турция, китайският внос на BEV също се натъква на пречки пред търговията, както е разяснено в съображение 1121.

д) *Заключение*

(1153) Въз основа на гореизложеното Комисията стигна до заключението, че значителни обеми от съществуващия производствен свръхкапацитет на BEV ще продължат да бъдат насочвани към пазара на Съюза през следващите месеци и години. Настоящият свръхкапацитет и недостатъчният капацитет, необходим за усвояване на пазарите на трети държави или на вътрешния пазар в Китай, показват вероятността от допълнително значително увеличение на субсидирания китайски износ за Съюза.

5.5. **Равнище на цените на субсидирания внос**

(1154) BEV от Китай, които са пристигнали на пазара на Съюза по време на разследвания период, са били внасяни на значително по-ниски цени от цените на промишлеността на Съюза. Както е разяснено в съображение 1029, Комисията установи среднопретеглените маржове на подбиване на цените за разследвания период в размер на 12,7 % въз основа на анализ по вид на продукта на едно и също ниво на търговия. Освен това, както е разяснено в съображение 1033, продажната цена на включените в извадката китайски производители износители е била с 30 % по-ниска от среднопретеглените производствени разходи на промишлеността на Съюза.

(1155) Като се имат предвид естеството на пазара на Съюза, а именно, че е много прозрачен и чувствителен към цените, и равнището на цените на субсидирания внос при нарастващи обеми, е вероятно той да навлиза в още по-голяма степен на пазара на Съюза и да продължава да оказва значителен ценови натиск върху производителите от Съюза в момент, когато промишлеността на Съюза е особено уязвима, тъй като пазарът преминава от производството на превозни средства с ДВГ към BEV.

(1156) Освен това Комисията установи наличие на потискане на цените. Действително през разглеждания период промишлеността на Съюза е продавала под производствените разходи. Поради значителния ценови натиск, причинен от субсидирания внос на ниски цени от КНР, промишлеността на Съюза е била възпрепятствана да увеличи продажните си цени, за да постигне рентабилност, което е довело до загуби.

5.6. **Равнище на материалните запаси**

(1157) Равнището на материалните запаси на включените в извадката китайски производители износители е описано подробно в съображение 1017, където е посочено, че в края на разследвания период китайските производители износители са имали значителни запаси от BEV в Съюза (4,3 % от потреблението на пазара на Съюза (регистрации) през разследвания период или около 19 % от броя на регистрациите след внос от Китай). Такива големи количества леснодостъпни BEV очевидно са предназначени главно за продажба на пазара на Съюза.

(1158) Освен това в пресата се съобщава за своеобразно „задръстване“ с BEV, внесени от Китай и складирани в пристанищата на Съюза, поради логистични трудности при по-нататъшния транспорт ([491]). Освен това има информации за значителни запаси от китайски BEV от SAIC, BYD, Nio, XPeng, Lynk & Co, Omoda и Hongqi (130 000 BEV) през май 2024 г. в белгийските пристанища ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. и Li, G. „Европейските пристанища се превърнаха в автомобилни паркинги, тъй като внесените превозни средства се увеличават“, *Financial Times*, 9 април 2024 г., https://on.ft.com/43OrRc7.

([492]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers.

(1159) Наличието на тези запаси подчертава непосредствения характер на опасността от причиняване на вреда на производителите от Съюза.

5.7. Предвидимост и неизбежност на промяната в обстоятелствата

(1160) В член 8, параграф 8 от основния регламент предвижда, че „[...] Промяната в обстоятелствата, която би довела до ситуация, при която субсидията би причинила вреда, трябва да е била ясно предвидима и трябва да е неизбежна“.

(1161) Всички горепосочени фактори бяха анализирани и проверени по отношение на разследвания период.

(1162) През разглеждания период обемът на китайския внос се е увеличил експоненциално — повече от пет пъти в сравнение с началото на разглеждания период. Този внос е упражнил значителен ценови натиск, за който свидетелства установеното подбиване и потискане на цените. В контекста на нарастващо потребление промишлеността на Съюза системно е свивала пазарните си дялове през разглеждания период за сметка на субсидирания внос от Китай, като е достигнала най-ниската си точка през разследвания период. В резултат на това постепенното преминаване от превозни средства с ДВГ към BEV е започнало да се сблъсква с трудности, особено по време на разследвания период. Рентабилността, възвръщаемостта на инвестициите и паричният поток са се влошили през разследвания период.

(1163) Ако тази тенденция продължи, промишлеността на Съюза няма да може да увеличава производството си на BEV, тъй като това е необходимо при прехода на пазара на Съюза от превозни средства с ДВГ към BEV и тя неизбежно ще започне да изпитва съществена вреда. Освен това, както е видно от съображения 1126 и 1127, китайският свободен капацитет за BEV е поне 2,2 пъти повече от потреблението на Съюза, като той не може да бъде усвоен от търсенето на вътрешния пазар от Китай, което е описано в съображение 1148, или от други основни китайски експортни пазари, имайки предвид големите пречки за навлизане на пазара, както е разяснено в съображения 1120 и 1121. Освен това доказателствата сочат, че китайските производители износители възнамеряват да увеличат още повече присъствието си на пазара в основни държави от ЕС в най-близко бъдеще, включително чрез пускане на нови модели на пазара. И накрая, политиката на ПКНР насърчава по-нататъшното неизбежно увеличение на износа.

(1164) Горепосочените факти и елементи показват, че субсидираният внос ще продължава да се увеличава и в резултат на това е много вероятно вредата за промишлеността на Съюза да настъпи неизбежно.

5.8. Твърдения на страните

(1165) Дружество 24 заяви, че се очаква няколко производители от Съюза да пуснат по-достъпни модели на BEV през следващите години и следователно по-голямото присъствие на производителите от Съюза в сегментите на по-ниски цени ще окаже натиск за намаляване на евентуалното увеличение на пазарния дял на китайските производители. Освен това дружество 24 заяви, че в този процес производителите от Съюза ще бъдат подпомогнати от традиционното конкурентно предимство, което промишлеността е изградила в продължение на няколко десетилетия на успешна конкуренция в Съюза и на световния пазар на пътническите превозни средства. Дружество 24 посочи също така, че секторът на пътническите превозни средства е силно повлиян от фактори като марка, лоялност и препродажна стойност, и че тези фактори отдавна са били важни пречки за навлизането на пазара на Съюза на китайски субекти и ще продължат да са такива и в бъдеще. Дружество 24 също така заяви, че за разлика от китайските производители износители промишлеността на Съюза е имала силна позиция на пазара на Съюза по отношение на дилърските мрежи и следпродажбеното обслужване, което улеснява продажбите на пазара на Съюза.

(1166) Въпреки че промишлеността на Съюза възнамерява да пусне повече модели на BEV за пазара на Съюза на различни цени, от китайските производители износители се очаква да се адаптират към тези нови модели BEV и да предложат подобни BEV на още по-ниски цени, подобни на тези през разследвания период, както е разяснено в съображение 1029. С оглед на представените обяснения в съображение 1037 промишлеността на Съюза е имала традиционно конкурентно предимство на пазара на превозните средства с ДВГ. В миналото китайските производители на превозни средства с ДВГ не са постигнали успех на пазара на Съюза, тъй като превозните средства с ДВГ, произвеждани от производителите от Съюза, са били технологично по-напреднали и с по-висок стандарт от китайските превозни средства с ДВГ, особено що се отнася до безопасността. Положението по отношение на промишлеността за производство на BEV обаче е различно, тъй като производителите от Съюза все още са на ранен етап, за да изградят технология за BEV, докато в Китай разработването на такава технология започна преди няколко години и междувременно е доста напреднало. Що се отнася до лоялността на клиентите и до марката, както е разяснено в съображение 1037, бързият растеж на Tesla е категоричен пример, че стойността на марката, изградена върху автомобили с ДВГ, или липсата на такава, не е от особено значение, що се отнася до

успеха и способността за влияние върху цените на пазара на BEV. По-специално, като се има предвид целта на ЕС за замяна на превозните средства с ДВГ с BEV до 2035 г., както е разяснено в съображение 1222, е много вероятно потребителите, намиращи се в средния и долния сегмент, да преминат към китайските BEV на по-ниски цени. Що се отнася до дилърите, китайците са в процес на изграждане на дилърски мрежи, както и на използване на онлайн продажби, което вече се е доказало като успешна стратегия за Tesla. Поради това твърдението беше отхвърлено.

5.9. **Заключение**

(1167) С оглед на анализа на всички факти и доказателства, изброени по-горе, Комисията стигна до заключението, че съществува опасност от причиняване на съществена вреда за промишлеността на Съюза, която е ясно предвидима и неизбежна.

(1168) Сегашното състояние на промишлеността на Съюза, при което не може да се осъществят необходимите продажби за възстановяване на големите инвестиции, необходими за пазара в преход, вероятно ще бъде допълнително влошено от продължаващия субсидиран внос на BEV от КНР, който постоянно нараства със значителен темп и при подбиване и потискане на цените, както и от конкретния интерес към пазара на Съюза от страна на ПКНР, като се има предвид, че пазарът на Съюза е единственият голям отворен световен пазар. Това неизбежно настъпване на съществената вреда допълнително ще застраши увеличението на производството и продажбите на BEV на промишлеността на Съюза, което се извършва едновременно с прехода на пазара на Съюза от превозни средства с ДВГ към BEV.

(1169) Освен това промяната в обстоятелствата, която при други условия би довела до такова неизбежно настъпване на вредата за промишлеността на Съюза, е ясна. Както е посочено в съображения 1157 и 1158, китайските производители износители разполагат с големи количества налични BEV в Съюза, които очевидно са предназначени за продажба на пазара на Съюза. Освен това, както е разяснено в съображения 1126 и 1127, голям брой китайски производители износители са обявили, че възнамеряват да пуснат на пазара на Съюза няколко нови модела BEV, както и да разширят присъствието си на пазара на Съюза, като навлязат на пазара на повече държави — членки на ЕС, в краткосрочен план. Тези съобщения ясно показват интереса на китайските производители износители към пазара на Съюза. Много е вероятно това да причини значителни загуби за промишлеността на Съюза, ако не се приемат никакви изравнителни мерки. Неизбежността на тези събития, водещи до съществена вреда, ясно се вижда от тенденцията по отношение на рентабилността, която е започнала да се влошава за промишлеността на Съюза в края на разглеждания период, в допълнение към постоянно намаляващите пазарни дялове през същия период. Всички тези елементи подкрепят временното заключение за опасност от причиняване на вреда съгласно член 8, параграф 8 от основния регламент.

6. **ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕНА ВРЪЗКА**

6.1. **Въздействие на субсидирания внос**

(1170) Както е показано в таблици 2а и 2б, вносът на китайски BEV и регистрациите на BEV след внос са се увеличили значително на пазара на Съюза през разглеждания период. През този период пазарният дял на вноса се е увеличил от 3,9 % през 2020 г. на 25,0 % през разследвания период, а китайският дял на регистрациите е нараснал от 3,5 % на 22,8 %.

(1171) В съображения 1023—1032 Комисията показа, че китайският внос е подбивал цените на промишлеността на Съюза с най-малко 12,7 % по време на разследвания период. Комисията също така установи, че китайският внос е потискал цените на промишлеността на Съюза през разглеждания период.

(1172) Поради значителното увеличение на субсидирания внос на китайски BEV на цени, по-ниски от тези на промишлеността на Съюза, последната е загубила пазарен дял през разследвания период и дори не е могла да продава на цени, които най-малкото биха ѝ позволили да покрие разходите си. Поради това Комисията стигна до заключението, че този субсидиран внос е имал отрицателно въздействие върху състоянието на промишлеността на Съюза.

(1173) Освен това, както е описано в раздел 5, съществуват много фактори, които показват, че китайските производители на BEV представляват нарастваща опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза. Китайските производители на BEV имат значителни запаси от BEV в Съюза, които са готови за продажба на пазара му. Освен това в Китай има значителен и нарастващ свободен капацитет, който може да се използва за износ. Както е посочено в съображение 1121, САЩ, единственият друг основен експортен пазар за Китай, са наложили мерки, които със сигурност ще възпрат увеличението на вноса. По този начин Съюзът се превърна в най-привлекателното местоназначение за китайския износ.

(1174) Освен това е ясно, че увеличението на износа за Съюза ще продължи и ще нараства в обозримо бъдеще, както е разяснено в съображения 1111—1138. Това неизбежно увеличение на износа за Съюза допълнително ще навреди на способността на промишлеността на Съюза да увеличи равнищата на продажбите си, да запази пазарния си дял и да защити инвестициите си, като даде възможност за разумна възвръщаемост на инвестициите.

(1175) Поради това Комисията направи временното заключение, че субсидираният внос на китайски BEV създава опасност от причиняване на съществена вреда за промишлеността на Съюза.

6.2. **Други известни фактори**

(1176) В съответствие с член 8, параграф 6 от основния регламент Комисията също така разгледа дали други известни фактори, поотделно или заедно, може да отслабят причинно-следствената връзка, установена между субсидирания внос и временното заключение за опасност от причиняване на вреда до степен, че тази връзка вече не би съществувала и не би била силна.

6.2.1. *Внос от трети държави*

(1177) С изключение на вноса от Китай, вносът от Южна Корея, Обединеното кралство, Мексико, Япония и Съединените американски щати е имал пазарен дял от над 1 % през разследвания период. През разглеждания период обемът на вноса и пазарните дялове, както и средните цени на вноса от тези трети държави, са се променяли, както следва:

Таблица 17

Внос от трети държави

Държава		2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Южна Корея	Количество (бройки)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Индекс	*100*	*126*	*111*	*160*
	Пазарен дял	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Индекс	*100*	*78*	*53*	*53*
	Средна цена (EUR/бройка)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Индекс	*100*	*108*	*117*	*128*
Обединено кралство	Количество (бройки)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Индекс	*100*	*197*	*244*	*395*
	Пазарен дял	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Индекс	*100*	*121*	*117*	*132*
	Средна цена (EUR/бройка)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Индекс	*100*	*97*	*97*	*96*

Държава		2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Мексико	Количество (бройки)	291	29 090	25 484	31 310
	Индекс	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Пазарен дял	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Индекс	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Средна цена (EUR/бройка)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Индекс	*100*	*91*	*92*	*100*
Япония	Количество (бройки)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Индекс	*100*	*81*	*188*	*483*
	Пазарен дял	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Индекс	*100*	*49*	*90*	*161*
	Средна цена (EUR/бройка)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Индекс	*100*	*119*	*157*	*156*
САЩ	Количество (бройки)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Индекс	*100*	*50*	*7*	*35*
	Пазарен дял	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Индекс	*100*	*31*	*4*	*12*
	Средна цена (EUR/бройка)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Индекс	*100*	*93*	*219*	*192*
Други държави	Количество (бройки)	849	1 332	2 307	1 564
	Индекс	*100*	*157*	*272*	*184*
	Пазарен дял	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Индекс	*100*	*96*	*130*	*61*
	Средна цена (EUR/бройка)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Индекс	*100*	*68*	*87*	*131*
Общо за всички държави, с изключение на КНР	Количество (бройки)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Индекс	*100*	*119*	*102*	*166*
	Пазарен дял	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Индекс	*100*	*73*	*49*	*55*
	Средна цена (EUR/бройка)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Индекс	*100*	*105*	*114*	*123*

Източник:
митническите данни от държавите членки.

(1178) Вносът от Южна Корея се е увеличил от около 56 000 на около 90 000 през разглеждания период, но пазарният му дял е намалял от 10,2 % през 2020 г. на 5,5 % през разследвания период. Освен това средните цени на вноса са нараснали и средно са били над цената на китайския внос.

(1179) Вносът от Обединеното кралство е отбелязал ръст от около 20 000 на около 77 000 през разглеждания период. Въпреки че средната му цена леко е спаднала през този период, неговият пазарен дял е останал относително стабилен и не е надвишил 5 % през разглеждания период. Макар че средната цена на вноса от Обединеното кралство е била малко под цената на вноса от Китай през 2020 г. и 2022 г. (съответно 3,0 % и 0,1 %), тя е била над цените на китайския внос през 2021 г. и разследвания период (съответно 7,8 % и 4,0 %).

(1180) Вносът от Мексико, Япония и САЩ е бил поотделно под 2 % от пазарния дял през разследвания период. Освен това, с изключение на Япония през 2020 г. и 2021 г., средните цени на вноса са били значително над средната цена на вноса от Китай през целия разглеждан период.

(1181) Вносът от всички други държави е бил незначителен.

(1182) Въз основа на гореизложения анализ Комисията направи временното заключение, че вносът от други трети държави не е отслабил причинно-следствената връзка между субсидирания внос и опасността от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза през разследвания период.

6.2.2. *Равнище на износа на промишлеността на Съюза*

(1183) Равнището на износа на промишлеността на Съюза се е променяло, както следва:

Таблица 18

Равнище на износа на промишлеността на Съюза

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Разследван период
Обем на износа (бройки)	190 101	291 766	454 555	632 256
Индекс	*100*	*153*	*239*	*333*
Експортни цени	42 374	40 082	47 723	47 482
Индекс	*100*	*95*	*113*	*112*

Източник:
Евростат (код по КН 8703 80 10).

(1184) Равнището на износа на BEV на промишлеността на Съюза се е увеличило с 233 % през разглеждания период. Това представлява по-висок процент на увеличение в сравнение с продажбите ѝ на пазара на Съюза, както е показано в таблица 5.

(1185) Средната експортна цена на промишлеността на Съюза е била над производствените разходи, посочени в таблица 7.

(1186) Поради това беше направено временното заключение, че равнището на износа на промишлеността на Съюза не е отслабило причинно-следствената връзка между субсидирания внос и установената опасност от причиняване на вреда.

6.2.3. *Фактори, свързани с търсенето*

(1187) Сред основните фактори, които оказват влияние върху търсенето на BEV, са времето за зареждане, наличието на инфраструктура за зареждане, свързаните с това опасения по отношение на пробега и регулирането на въглеродните емисии от превозните средства, посочено в съображение 1223.

(1188) Продажбите на BEV и капацитетът за зареждане на BEV са пряко свързани, а второто е ключов елемент, за да се увеличат продажбите на BEV на пазара на Съюза.

(1189) Дружество 24 заяви, че липсата на достатъчна обществена инфраструктура за зареждане продължава да бъде основна пречка за по-голямото навлизане на BEV на потребителския пазар на Съюза и е действала като важна спирачка пред търсенето от страна на потребителите, което е оказало неблагоприятно въздействие върху промишлеността на Съюза. Дружество 24 също така заяви, че се очаква пазарът на Съюза на BEV да нарасне значително през следващите години.

(1190) Комисията отбеляза, че дружество 24 е представило противоречиви аргументи, твърдейки, от една страна, че има фактори, които са ограничили значително търсенето на BEV в Съюза, като например инфраструктурата за зареждане, и от друга страна, че търсенето бързо се увеличава и че се очаква пазарът на BEV в Съюза да нарасне съществено. Комисията е съгласна, че с оглед на амбициозните цели, определени от Съюза, и съответните регулаторни изисквания на ЕС може да се очаква, че пазарът на Съюза на BEV ще нарасне бързо през следващите години. Като се има предвид липсата на други утвърдени технологии за задвижване с нулеви емисии, до 2035 г. може да се очаква пазарът на BEV да достигне равнищата на днешния общ пазар на леки пътнически автомобили.

(1191) Освен това Комисията отбеляза, че е постигнат бърз напредък в преодоляването на всички затруднения, свързани със зареждането, било то у дома, в частна зона за зареждане (например в дружество или на паркинг) или чрез достъп до обществена зарядна точка. В Съюза размерът на инфраструктурата за зареждане, както публична, така и частна, нараства независимо дали се анализира по инсталиран капацитет или брой зарядни точки. До края на 2022 г. имаше 475 000 обществени зарядни точки с инсталирана мощност от 5,1 kW на всяко BEV в Съюза. Инсталираният капацитет за частна инфраструктура за зареждане беше 8,0 kW на всяко BEV в Съюза. Общият размер на инфраструктурата за зареждане в Съюза ще нарасне до 35 милиона зарядни точки до 2030 г. ([493]).

(1192) Освен това ЕС прие Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива ([494]), съгласно който всички национални пътища и автомагистрали в целия Съюз трябва да бъдат оборудвани с обществени зарядни точки до 2025 г. в съответствие с броя на електрическите автомобили по пътищата до този момент. Съгласно посочения регламент зарядните точки следва да бъдат на разположение на всеки 60 km по основните магистрали в ЕС i) до 31 декември 2025 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 400 kW и включва поне една зарядна точка с индивидуална изходна мощност най-малко 150 kW; ii) до 31 декември 2027 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 600 kW и включва поне две зарядни точки с индивидуална мощност най-малко 150 kW. В Регламента също така се определят задължителни цели за националния автомобилен парк, като например изискването чрез публично достъпни зарядни станции да се осигури обща изходна мощност от най-малко 1 kW за всяко електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия.

(1193) Търсенето на BEV на пазара на Съюза се е увеличило бързо през разглеждания период. В таблица 1 е показано, че както видимото, така и действителното потребление са отбелязали ръст с над 180 % през този период. Очаква се, че напредъкът в технологиите за акумулаторни батерии ще увеличи още повече пробега и ще намали времето за зареждане, както и че наличието на публична и частна инфраструктура за зареждане ще продължи да се подобрява, като постепенно ще се премахват всички свързани с това ограничения върху търсенето. Като се имат предвид задължителните цели за емисиите от новите продадени превозни средства на пазара на Съюза (и значителните санкции при неспазване) съгласно регулаторните изисквания на ЕС, както е разяснено в съображения 1222 и 1223, се очаква съответно, че търсенето ще продължи да нараства в бъдеще.

(1194) В настоящия преход от превозни средства с ДВГ към BEV от основно значение е промишлеността на Съюза да може да запази своите икономии от мащаба, като поддържа достатъчен обем на продажбите и пазарни дялове. Това ще позволи на промишлеността на Съюза да възстанови разходите си и да е достатъчно рентабилна с оглед на необходимите инвестиции. Това е още по-важно в настоящата фаза, на която пазарът на Съюза на BEV все още се развива и не се е утвърдил.

(1195) От таблици 2а и 2б е видно обаче, че промишлеността на Съюза за производство на BEV губи пазарен дял с неприемлив темп. Оценката, направена в раздел 5, показва също така, че тези загуби на пазарен дял ще продължат през периода до края на 2026 г. Поради това, въпреки че факторите, ограничаващи търсенето, може да са оказали въздействие в миналото, именно неотдавнашното и неизбежно навлизане на пазара на субсидирания китайски внос, както е посочено в раздел 6.1, представлява най-голямата заплаха за промишлеността на Съюза в близко бъдеще за успешния преход на пазара на Съюза към BEV.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/.

([494]) Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1).

(1196) С оглед на гореизложеното Комисията временно счете, че евентуалните ограничения върху търсенето, свързани по-специално с наличието на инфраструктура за зареждане, не биха отслабили причинно-следствената връзка между субсидирания внос и временното заключение за опасност от причиняване на вреда. Поради това твърдението беше отхвърлено.

6.2.4. *Конкурентоспособност на промишлеността на Съюза за производство на BEV*

(1197) CCCME заяви, че използването от страна на производителите на BEV от Съюза на доставките на акумулаторни батерии и други компоненти от трети държави е засегнало тяхната конкурентоспособност като цяло. CCCME и дружество 24 посочиха, че липсата на вертикална интеграция на производителите от Съюза и зависимостта им от източници за акумулаторни батерии от трети държави водят до увеличение на разходите за акумулаторни батерии и на другите производствени разходи. Освен това CCCME и дружество 24 изтъкнаха, че отрицателните последици, произтичащи от липсата на вертикална интеграция, са се увеличили вследствие на други фактори, които не са свързани с вноса на BEV от Китай, като например i) смущения във веригата на доставка поради пандемията от COVID-19 и войната между Русия и Украйна, ii) увеличени разходи за суровини, iii) недостиг на компоненти от критично значение, като полупроводници, и iv) високи цени на енергията. Дружество 24 също така заяви, че промишлеността на Съюза не е инвестирала навреме във веригата на доставка на акумулаторни батерии за електрически превозни средства и се е съсредоточила върху автомобили с ДВГ, където е имала конкурентно предимство и едва наскоро е започнала да инвестира на пазара на BEV.

(1198) Комисията отбеляза, че предимствата на вертикалната интеграция са свързани главно с BYD, а не с всички китайски производители износители. Промишлеността на Съюза се състои от дружества, които купуват акумулаторни батерии на световния пазар, и други дружества, които инвестират в производството на акумулаторни батерии. Всъщност промишлеността на Съюза непрекъснато увеличава капацитета си за производство на акумулаторни батерии.

(1199) Освен това, въпреки че китайските производители износители имат предимства, що се отнася до доставките на акумулаторни батерии и основни суровини за тях, тези предимства са получени до голяма степен чрез субсидиране, както е показано в раздел 3.7.2. Следователно предполагаемите конкурентни предимства не отслабват причинно-следствената връзка между субсидирания внос и опасността от причиняване на вреда.

(1200) Смущенията във веригата на доставка и други фактори, увеличаващи цените на суровините и енергията, са проблеми в световен мащаб, които засягат не само промишлеността на Съюза, поради което няма конкретен неблагоприятен аспект от гледна точка на конкуренцията за промишлеността на Съюза като цяло. Освен това се касае за въпроси, свързани главно с разглеждания период, и CCCME и дружество 24 не заявиха, нито обосноваха до каква степен тези фактори биха оказали въздействие върху състоянието на промишлеността на Съюза през следващите години.

(1201) Поради това, предвид констатациите на Комисията в предходните съображения, тези твърдения бяха отхвърлени.

6.2.5. *Конкуренция между автомобили с ДВГ и BEV*

(1202) Дружество 24 и CCCME заявиха, че конкуренцията между превозните средства с ДВГ и BEV следва да се разглежда като фактор за причинно-следствената връзка. Нито CCCME, нито дружество 24 обаче обясниха или доразвиха това твърдение.

(1203) Целите на законодателството на Съюза в областта на емисиите ще гарантират, че промишлеността на Съюза бързо преминава към BEV, както е разяснено в съображение 1223. Поради това, въпреки че понастоящем на пазара на Съюза съществува конкуренция между превозните средства с ДВГ и BEV, производството и продажбите на първите постепенно ще намалеят успоредно с увеличение на производството и продажбите на BEV в съответствие с целите на ЕС за емисиите. Поради това конкуренцията между превозните средства с ДВГ и BEV също постепенно ще намалее в полза на продажбите на вторите.

(1204) С оглед на гореизложеното Комисията временно счете, че въздействието на конкуренцията с продажбите на превозни средства с ДВГ не би отслабило причинно-следствената връзка между субсидирания внос и временното заключение за опасност от причиняване на вреда. Следователно твърдението беше отхвърлено.

6.2.6. *Липса на икономии от мащаба и новосъздадени предприятия*

(1205) CCCME заяви, че липсата на икономии от мащаба на производителите на BEV от Съюза води до вероятно по-високи разходи. Освен това беше посочено, че някои производители от Съюза, като например e.GO, разчитат на концепцията за микрозавода и не могат да постигнат икономии от мащаба, реализирани с мащабните заводи и големите производствени субекти. Освен това CCCME изтъкна, че някои производители от Съюза, като например Fisker и e.GO, наскоро са започнали производство на BEV и поради това в своя анализ Комисията следва също така да вземе предвид, че някои производители от Съюза са в началния етап на дейността си.

(1206) Комисията следваше методологията за разглеждане на причинно-следствените фактори във връзка с тяхното въздействие върху цялата промишленост на Съюза. Самото наличие на фактори, свързани с малка част от промишлеността на Съюза, не беше счетено за представително за нея като цяло и поради това беше направено временното заключение, че то не отслабва причинно-следствената връзка между субсидирания внос и временното заключение за опасност от причиняване на вреда. Що се отнася до промишлеността на Съюза в нейната цялост, Комисията счете, че именно вносът от Китай застрашава перспективите на промишлеността на Съюза да достигне необходимия мащаб и да стане рентабилна в близко бъдеще. Този субсидиран внос възпрепятства промишлеността на Съюза да постигне необходимите цели по отношение на продажбите за съответно увеличение на производството и реализиране на икономии от мащаба. Поради това твърдението беше отхвърлено.

6.2.7. *Въпроси, свързани с доставките*

(1207) Дружество 24 също така заяви, че промишлеността на Съюза не е имала капацитета да отговори на бързо нарастващото търсене, което е свързано с екологичния преход.

(1208) Противно на твърдението на дружество 24, при разследването се установи, че промишлеността на Съюза разполага с достатъчен капацитет за производство на BEV и за удовлетворяване на търсенето на пазара на Съюза. Както е разяснено в съображение 1060, тъй като използването на капацитета е било под 40 % през разследвания период, се направи временно заключение, че промишлеността на Съюза разполага с достатъчен производствен капацитет, за да отговори на бъдещото увеличение на търсенето на BEV, и освен това повече капацитет може да бъде пренасочен от производството на превозни средства с ДВГ към производството на BEV. Следователно твърдението беше отхвърлено.

6.2.8. *Политика на ЕС в областта на биогоривата*

(1209) CCCME заяви, че в исторически план ЕС е насърчавал производството на биодизел за сметка на производството на BEV, откъдето е произтекъл ниският приоритет за производството на BEV.

(1210) Това твърдение е много неясно и не съдържа никакви подробности, които да обяснят значението на повдигнатия въпрос. Припомня се, че както е разяснено в съображение 1223, Комисията прие цели за специфични емисии за всички нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за марки и групи за 2020 г. и следващите години. Поради това Комисията не е съгласна, че е отдала нисък приоритет на производството на BEV.

(1211) Освен това в раздел 5 по-горе Комисията стигна до заключението, че промишлеността на Съюза е непосредствено застрашена от причиняване на съществена вреда от субсидирания внос с произход от Китай. CCCME не обоснова по какъв начин политиката на ЕС в областта на биогоривата ще окаже отрицателно въздействие върху положението на производителите на BEV в Съюза през следващите години. Поради това твърдението беше отхвърлено.

6.2.9. *Внос от Китай, осъществен от промишлеността на Съюза*

(1212) CCCME заяви, че вносът от Китай, извършен от промишлеността на Съюза, може да бъде фактор, създаващ опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза за производство на BEV.

(1213) Комисията коментира вноса от Китай на дружествата от промишлеността на Съюза в съображение 998. Не беше ясно кои дружества от промишлеността на Съюза има предвид CCCME в своята оценка или как този внос би създал опасност от причиняване на вреда в близко бъдеще. В съображения 1130—1138 ясно се описва очакваното развитие на вноса и цените от Китай като цяло, както и на вноса от китайски групи, като BYD, Geely и SAIC. Както е разяснено в таблица 12а, вносът на китайски марки е увеличил пазарния си дял от 1,9 % през 2020 г. на 7,3 % през разследвания период. Стигна се до заключението, че основната опасност от причиняване на вреда идва от китайските групи през следващите години.

(1214) Като се има предвид горепосочената оценка и липсата на яснота относно уместността на това твърдение, беше счетено, че то не е подкрепено с доказателства и поради това беше отхвърлено.

6.3. **Заключение**

(1215) Комисията установи връзка между нарастващия субсидиран внос от КНР и опасността от причиняване на съществена вреда.

(1216) Комисията разграничи и отдели въздействието на всички други известни фактори върху състоянието на промишлеността на Съюза от вредоносното въздействие на субсидирания внос от КНР.

(1217) Комисията установи, че другите установени фактори, като например вносът от трети държави, равнището на износа на промишлеността на Съюза, факторите, свързани с търсенето, конкурентоспособността на промишлеността на Съюза, конкуренцията между автомобилите с ДВГ и BEV, липсата на икономии от мащаба и новосъздадените предприятия, въпросите, свързани с доставките, политиката на ЕС в областта на биогоривата и вносът от Китай, осъществен от промишлеността на Съюза, не са отслабили причинно-следствената връзка, нито поотделно, нито взети в своята съвкупност. Китайските производители износители са се ползвали от определени предимства през разглеждания период, като например сигурни доставки на акумулаторни батерии и суровини. Комисията обаче не стига до заключението, че през този период е претърпяна съществена вреда. Всъщност нито един от другите фактори не е бил убедителен аргумент, за да се докаже, че тези фактори представляват непосредствена заплаха за промишлеността на Съюза или че те намаляват очевидната опасност от субсидирания китайски внос през следващите години.

(1218) Поради това Комисията стигна до временното заключение, че увеличението на субсидирания внос от КНР води до опасност от причиняване на съществена вреда за промишлеността на Съюза за производство на BEV, ако не се предприемат мерки.

7. **ИНТЕРЕС НА СЪЮЗА**

(1219) В съответствие с член 31 от основния регламент Комисията проучи дали независимо от наличието на причиняващо вреди субсидиране може да се направи категорично заключение, че приемането на изравнителни мерки, съответстващи на общия размер на подлежащите на изравняване субсидии, в конкретния случай не е в интерес на Съюза. Комисията определи интереса на Съюза въз основа на анализ на всички различни засегнати интереси, в това число тези на промишлеността на Съюза, вносителите, ползвателите, доставчиците и потребителите.

(1220) Коментари във връзка с интереса на Съюза бяха получени от ПКНР, CCCME, Европейската асоциация на доставчиците на автомобилни части (CLEPA), Германската асоциация на автомобилната промишленост (VDA), Европейското сдружение на производителите на стомана (EUROFER), Дружество 31 и Дружество 29.

7.1. **Интерес на промишлеността на Съюза**

(1221) Автомобилната промишленост играе важна роля в икономиката на Съюза, като осигурява пряка и непряка заетост на 12,9 милиона души, което представлява 7 % от общата заетост в ЕС. От тях около 24 % или 3,1 милиона са работни места в производството ([495]). Автомобилната промишленост е в основата на създаването на икономическа стойност, конкурентния суверенитет и общественото благосъстояние в Европа.

(1222) В Европейския зелен пакт ([496]) Комисията определи целта за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. Тази цел беше въведена в законодателството през 2021 г. с публикуването на Регламент 2021/1119 (Европейски закон за климата) ([497]). Очаква се всички сектори на икономиката да допринесат за постигането на тези намаления на емисиите, включително сектора на автомобилния транспорт, в който емисиите се увеличават от 1990 г. насам. Поради това BEV са важен продукт, за да може Съюзът да постигне своите цели в областта на климата.

([495]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf.
([496]) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en.
([497]) Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

(1223) ЕС също така въведе цели за специфични емисии за всички нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства за производителите за 2020 г. и следващите години в Регламент (ЕС) 2019/631, който впоследствие беше изменен с Регламент (ЕС) 2023/851 ([498]). Този регламент е ключов елемент от европейската политика за опазване на климата. В Регламента се посочва, че от 2021 г. нататък средните емисии от новите леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза, не трябва да надвишават 95 g CO_2/km за целия автомобилен парк на ЕС. Целите се завишават, считано от 2025 г.: за новите леки пътнически автомобили, регистрирани в Съюза, ще се изисква намаление с 15 % на емисиите на CO_2 от 2025 г. нататък, а след 2030 г. — намаление с 55 %. За 2035 г. за автомобилния парк от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства ще се прилага цел за ограничаване на емисиите на CO_2 с 100 %. Ако съответната цел за автомобилния парк не е изпълнена, Комисията налага такса за извънредно количество емисии в размер на 95 EUR на превишаващ грам CO_2 за новорегистрирано превозно средство.

(1224) Тези цели може по-специално да бъдат постигнати само чрез нарастващ дял на електрическите превозни средства в автомобилния парк. Целевото намаляване на емисиите на CO_2 в Съюза обаче представлява голямо предизвикателство за целия транспортен сектор, тъй като електрификацията далеч надхвърля обикновеното преминаване от топлинно към електрическо силово задвижване и обхваща цялата верига за създаване на стойност на електрическите превозни средства. Това е сложен преход, който включва всички аспекти на автомобилната промишленост — от минното дело, химикалите, до електрическото силово задвижване и производството на акумулаторни блокове, енергията, събирането и рециклирането на отпадъците от акумулаторни батерии. От това следва, че автомобилната промишленост е в процес на фундаментална трансформация.

(1225) Освен това електрическите акумулаторни батерии имат стратегическо значение за развитието на BEV. Мястото на производство на електрическите акумулаторни батерии е много важно за производителите на BEV. Въпреки че електрохимичните елементи може да бъдат транспортирани и превозени относително лесно, след като бъдат монтирани в модули и след това в акумулаторни блокове, тези операции стават значително по-трудни и скъпи. По този начин за производителите на BEV е по-изгодно да се намират в близост до доставчиците на акумулаторни батерии за този етап от процеса или дори да го извършват самите те. Близостта и теснят контакт с доставчиците на акумулаторни батерии също са важни, като се има предвид, че акумулаторните батерии не са стандартни продукти, а по-скоро се произвеждат в съответствие със спецификациите на производителите на превозни средства. Например размерът и функционалните възможности на BEV ще определят вида нужната акумулаторна батерия, което от своя страна оказва влияние върху състава на микса от суровини в началото на процеса (като се създават възможности за повишена ефективност за вертикално интегрираните пазарни субекти). Докато през разглеждания период производителите на BEV в Съюза са били зависими от вноса на акумулаторни батерии, главно от Китай, автомобилостроителите са поели ангажимент да инвестират сериозни ресурси в собствения си капацитет за производство на акумулаторни батерии, повечето от които чрез партньорства със субекти, специализирани в тази сфера. Тези инвестиции възлизат на няколко млрд. евро и ще бъдат направени до 2030 г. ([499]).

(1226) В прехода към електрификация има голяма опасност производителите на автомобили от Съюза да намалят рентабилността си и да загубят пазарен дял за сметка на субсидирания внос от Китай, което би означавало, че те няма да бъдат в състояние да извършат необходимите инвестиции в нови технологии за акумулаторни батерии, които ще увеличат пробега, ще намалят времето за зареждане и разходите и ще подобрят безопасността и по този начин ще осъществят успешно този преход. От друга страна, китайските дружества са успели да постигнат икономии от мащаба поради големите размери на субсидиите, предоставени от ПКНР, и да изнасят BEV на нелоялни цени за Съюза, като спечелят пазарния дял на промишлеността на Съюза, която е изправена пред значителни загуби и произтичаща невъзможност за извършване на необходимите инвестиции. Следователно, ако промишлеността на Съюза понесе необратима вреда от субсидирания китайски внос, електрификацията няма да бъде реализирана и целите на Европейския съюз в областта на климата биха могли да бъдат застрашени.

(1227) Налагането на изравнителните мерки би позволило на промишлеността на Съюза да се конкурира на лоялни начала на пазара и да произвежда и продава достатъчно BEV на пазара на Съюза, което ще ѝ даде възможност да стане рентабилна в бъдеще. Както е разяснено в съображение 1078, промишлеността на Съюза за производство на BEV е капиталоемка и поради това се нужда е от време, за да постигне икономии от мащаба, за да покрие постоянните си разходи и да бъде рентабилна. Поради това налагането на мярка би предпазило промишлеността на Съюза от интензивен и нелоялен ценови натиск, който в противен случай би бил упражнен от китайския внос.

([498]) Регламент (ЕС) 2023/851 на Европейския парламент и на Съвета от 19 април 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 за определяне на по-строги стандарти за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (ОВ L 110, 25.4.2023 г., стр. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1228) Ако не бъдат наложени изравнителни мерки, инвестициите, за които е поела ангажимент промишлеността на Съюза за производство на BEV с оглед на прехода към електрификация, и работните места в автомобилната промишленост, посочени в съображение 1221, биха били изложени на риск поради нелоялната търговия. Промишлеността на Съюза не би била в състояние да следва прехода на пазара на Съюза от производството на автомобили с ДВГ към BEV поради субсидираните цени на китайския внос, подбиващи цените на производителите на BEV от Съюза. Освен това съществува опасност Съюзът да загуби един от най-важните си производствени сектори и като цяло би могъл да изостане в областта на технологиите и иновациите в сравнение с Китай и САЩ, като е възможно да не постигне целите си в областта на климата.

(1229) VDA отбеляза, че стопанската дейност на китайските дружества в Китай и в чужбина подкрепя постигането на икономии от мащаба и допринася за рентабилността в области като производството, логистиката и НИРД в световен мащаб. Според VDA в съществуващия световен ред и бизнес модел това подкрепя и развитието на европейската автомобилна промишленост.

(1230) Дружество 24 заяви, че макар в миналото да е имало опасения относно навлизането и увеличаването на пазарните дялове в Съюза на японските и корейските производители на автомобили след 80-те години на миналия век, японските и корейските продукти са стимулирали усилията за адаптиране, иновации и ефективност от страна на производителите от Съюза. Освен това японските и корейските производители са създали производство в Съюза, станали са част от промишлеността на Съюза и по този начин са допринесли пряко за нейното развитие и напредък. Освен това дружество 24 изтъкна, че същото може да се очаква от китайските производители на BEV.

(1231) Комисията изрази несъгласие с това твърдение, тъй като съществуват основни разлики между ръста на корейските и японските производители на автомобили в миналото и сегашните китайски ПОО. По-специално корейските и японските ПОО са се конкурирали за автомобили с ДВГ с ПОО от Съюза, които са имали дългогодишен опит и вериги на доставка. За разлика от това господстващото положение на Китай в производството на електрически акумулаторни батерии е ключов фактор в конкуренцията между китайските производители на BEV и тези от Съюза. Понастоящем производителите от Съюза изграждат своите клъстери за акумулаторни батерии за пазара на Съюза със значителни инвестиции и разходи и следователно са в много различна позиция в сравнение с времето на увеличаване на вноса на автомобили от Япония и Корея. Освен това в миналото корейските и японските производители са имали достъп до пазара на Съюза главно чрез присъствие на дилъри, което е било на висока цена и е отнело време за изграждане. Понастоящем обаче за китайските производители износители е по-лесно да се свържат пряко с потребителя без междинен дилър чрез онлайн покупките на автомобили и модели за директни продажби, които се увеличават. И накрая, в миналото производителите от Съюза е трябвало да се конкурират само с малък брой корейски и японски производители, докато по време на разследвания период, както е разяснено в съображение 1125, на пазара на Съюза присъстват повече от 14 китайски производители на BEV. Следователно твърдението беше отхвърлено.

(1232) ПКНР заяви, че налагането на изравнителни мерки не е в интерес на Съюза, тъй като промишлеността ѝ за производство на BEV не разполага с достатъчен капацитет за производството им, за да отговори на цялото търсене в Съюза.

(1233) При разследването се установи, че промишлеността на Съюза разполага с достатъчен капацитет за производство на BEV и за задоволяване на търсенето в Съюза, както е разяснено в съображение 1060. Следователно твърдението беше отхвърлено.

(1234) Комисията установи, че преходът от производство на ДВГ към BEV би бил застрашен от експоненциалния ръст на субсидирания внос, като по този начин би се създало опасност от причиняване на съществена вреда на промишлеността на Съюза. Фактът, че промишлеността на Съюза е изправена пред масирано увеличение на китайския внос на нелоялни цени, подбиващ продажните ѝ цени, и пред бързо увеличаващите му се пазарни дялове, ще окаже значително отрицателно въздействие върху състоянието на промишлеността на Съюза от гледна точка на загуба на продажби и пазарен дял, както и на бързо намаляваща рентабилност, което ще доведе до значителни загуби, а оттам и до загуба на инвестиции. Това неизбежно ще предизвика закриване на производствени обекти в Съюза и масирана загуба на работни места. Поради това Комисията стигна до временното заключение, че налагането на мерките би било в интерес на промишлеността на Съюза.

7.2. **Интерес на несвързаните вносители**

(1235) Както е посочено в съображение 47, нито един несвързан вносител не оказа съдействие при настоящото разследване. Поради това Комисията стигна до временното заключение, че с оглед на липсата на съдействие от страна на несвързаните вносители налагането на изравнителни мерки не би имало непропорционално въздействие върху тях.

7.3. **Интерес на ползвателите**

(1236) Продуктът, предмет на разследването, се използва от няколко вида ползватели, а именно дружества за лизинг на автомобили, дружества за отдаване на автомобили под наем, дружества за съвместно ползване на автомобили, таксиметрови дружества и крайни ползватели.

(1237) Седем ползватели, принадлежащи към две групи дружества, заявиха интереса си и представиха отговори на въпросника за ползвателите, а именно дружество 32 и шест дружества, принадлежащи към групата Leasys. Тези дружества са използвали продукта, предмет на разследването, за да го отдават на лизинг на своите клиенти.

(1238) Дружество 32 представи непълен отговор на въпросника. Комисията изпрати писмо с искане за допълнителна информация. Дружеството не отговори на това писмо, като заяви, че отговорът би бил твърде затрудняващ. Поради това Комисията не провери отговорите на въпросника на дружество 32. В попълнената част от въпросника обаче дружество 32 заяви, че ако се докаже, че китайските субсидии са причинили изкуствено занижени цени на BEV в Съюза, това би могло да навреди на цялата европейска верига на доставка. То счете, че ако практиките на нелоялно ценообразуване чрез държавна подкрепа на китайските превозни средства са навредили на жизнеспособността на доставчиците на BEV в Съюза, реципрочните мерки за защита на европейското производство ще бъдат справедливи и необходими, за да се гарантира сигурността на доставките.

(1239) Дружествата от групата Leasys представиха пълни отговори на въпросника и Комисията провери две от тях, както е разяснено в съображение 80, които също са закупували BEV от Китай.

(1240) Комисията установи, че оказалите съдействие ползватели заедно са закупили по-малко от 0,1 % от общия обем на внесените продукти от Китай, както и от тези от други държави, и 1 % от общия размер на продадените продукти на промишлеността на Съюза (въз основа на регистрациите). По време на разследвания период те са закупили по-малко от 5 % от продукта, предмет на разследването, от Китай, повече от 95 % от производителите от Съюза, а останалите — от други държави.

(1241) Оборотът и разходите на двамата проверени ползватели, генерирани от BEV с произход от Китай, са представлявали по-малко от 2 % от общия им оборот и от общия размер на разходите им по време на разследвания период. Маржовете на рентабилност на проверените ползватели за разследвания период са били между едноцифрено число и малки двуцифрени числа.

(1242) Комисията установи, че налагането на изравнителни мерки би оказало известно въздействие върху някои разходни позиции, свързани с BEV с произход от Китай, а именно амортизация, разходи за лихви и застраховки. Въпреки това, като се имат предвид ограниченият дял на тези разходни позиции в общия размер на проверените разходи на ползвателите (по-малко от 2 %) и много малкият дял на BEV от Китай в общия им автомобилен парк, въздействието на изравнителните мита върху общия размер на разходите им беше счетено за незначително. Анализът, извършен от Комисията въз основа на данните, предоставени от двамата проверени ползватели за разследвания период, показа, че евентуалното увеличение на разходите, причинено от налагането на изравнителни мерки, би довело само до незначително намаление на техните маржове на печалба и че и двете дружества ще останат рентабилни. Това слабо въздействие върху рентабилността ще бъде допълнително смекчено от възможността ползвателите да прехвърлят поне част от увеличението на разходите на клиентите или да преминат към алтернативни източници на доставки. Двамата проверени ползватели също така считат, че налагането на изравнителни мерки няма да има значителен ефект върху финансовите им резултати.

(1243) Поради това, въз основа на информацията в досието и като взе предвид становищата на заинтересованите страни, Комисията стигна до временното заключение, че ползвателите няма да бъдат непропорционално засегнати от налагането на мерките.

7.4. **Интерес на доставчиците**

(1244) VDA и CLEPA отбелязаха, че китайският пазар, бидейки най-големият автомобилен пазар в световен мащаб, е от решаващо значение, за да могат доставчиците и производителите на автомобили да се конкурират и да увеличават капацитета за иновации. Те заявиха, че всички стъпки, които биха могли да доведат до по-малък достъп до пазара в Китай за доставчиците и производителите на автомобили от Съюза, биха могли в дългосрочен план да навредят на капацитета за иновации и конкурентоспособността на съответните отрасли.

(1245) Както е разяснено в съображение 1253, целта на разследването е да се възстановят еднаквите условия на конкуренция на пазара на Съюза. Разследването не обхваща достъпа на дружествата от Съюза до китайския пазар и не може само по себе си да доведе до по-неблагоприятен достъп до пазара в Китай за доставчиците и производителите от Съюза. Поради това твърдението беше отхвърлено. Във всеки случай, ако с това твърдение VDA и CLEPA имаха предвид възможността Китай да предприеме ответни действия под формата на ограничен достъп до своя пазар за дружествата от Съюза, това е разгледано в раздел 7.6 по-долу.

(1246) EUROFER подкрепи разследването. То посочи, че автомобилостроенето е основен сектор, който използва стомана, поради което доброто състояние в бъдеще на производителите на BEV в Съюза също е от решаващо значение за стоманодобивния отрасъл в Съюза. EUROFER заяви, че вредоносният внос на субсидирани BEV от Китай би оказал отрицателно въздействие върху стоманодобивната промишленост на Съюза. Според EUROFER е имало стратегически интерес да се поддържа автомобилният сектор на Съюза в добро състояние, да се съхранят и да се запазят милиони свързани с него работни места. Според същото сдружение Комисията е следвало да предприеме бързи мерки за запазване на трайното добро състояние на автомобилния отрасъл на Съюза и за предотвратяване на опасността от причиняване на вреда.

(1247) Дружество 29 също така изрази подкрепата си за разследването, като заяви, че изравнителните мерки биха спомогнали за възстановяване на еднаквите условия и лоялната конкуренция между производителите на автомобили и другите заинтересовани страни. То заяви, че поради субсидирания внос от Китай пазарният дял на промишлеността на Съюза за производство на BEV се очаква да намалее, което ще се отрази отрицателно на продажбите и печалбите на дружествата, произвеждащи компоненти за влагане, и на способността им да инвестират в Съюза.

(1248) Дружество 31 също подкрепи разследването, като изрази надежда, че това ще доведе до уеднаквяване на условията на конкуренция в автомобилостроенето в Съюза. Според същото дружество усилията на Съюза за екологичен преход и свързаните с тях инвестиции и иновации, предприети от автомобилната промишленост, ще бъдат затруднени, а дружествата от Съюза ще бъдат несправедливо засегнати.

(1249) Въз основа гореизложеното Комисията стигна до временното заключение, че налагането на изравнителни мерки е в интерес на доставчиците в Съюза.

7.5. **Въздействие върху потребителите и целите в областта на климата**

(1250) VDA заяви, че за да се постигне целта на ЕС за мобилност без CO_2 до 2035 г., на пазара на Съюза трябва да има достатъчно доставки на електрически превозни средства. Според нея повишаването на цените на BEV от Китай би могло да затрудни постигането на тази цел. VDA, както и ПКНР заявиха, че Комисията следва да вземе предвид значението, което Китай има за трансформацията на цялата европейска промишленост и автомобилния сектор, по-специално по отношение на въглеродната неутралност. Дружество 24 посочи, че производственият капацитет на промишлеността на Съюза, който е ограничен до голяма степен поради затруднения в доставките на акумулаторни батерии на вътрешния и външния пазар, е недостатъчен, за да позволи на ЕС да постигне своите климатични цели за автомобилния транспорт, и поради това ЕС зависи от вноса на BEV, за да реализира целите си, като Китай ще продължи да бъде важен партньор на ЕС в това отношение. Освен това дружество 24 заяви, че изравнителните мита биха застрашили доставките на BEV на достъпни цени за потребителите от Съюза с ниски и средни доходи на пазара на Съюза, което в крайна сметка би поставило под съмнение продължаването на действията на ЕС за справяне с екзистенциалната опасност, породена от изменението на климата.

(1251) Настоящото разследване има за цел да гарантира, че Съюзът и китайските производители на BEV се конкурират при еднакви условия на конкуренция и позволява да се предотврати вредата за производителите от Съюза, която субсидираният внос заплашва да причини. Следователно изравнителните мита само ще компенсират нарушаващото конкуренцията субсидиране; търговията обаче ще продължи да се развива. Потенциалното увеличение на цените за потребителите в Съюза трябва да бъде балансирано с катастрофалното въздействие на вноса на ниски цени върху промишлеността на Съюза, която ще осигури млн. работни места в ЕС, след като пазарът премине изцяло от превозни средства с ДВГ към BEV. Изчезването на автомобилната промишленост на

Съюза би имало огромно отрицателно въздействие върху пазара на Съюза със странични ефекти върху доставчиците с потенциална загуба на млн. работни места в Съюза. При разследването се установи, че като се има предвид ограниченото увеличение на цените, т.е. отразяващо само нелоялното субсидиране, установено по време на настоящото разследване, само по себе си това не води до увеличаване на цените за потребителите по непропорционален начин, дори ако е изцяло прехвърлено на крайния клиент. Очаква се обаче поне част от увеличението на цените да бъде поето от вносителите. Освен това Комисията отбеляза, че двустранните усилия за борба с изменението на климата не може да се основават на нелоялна конкуренция от страна на субсидирани BEV на ниски цени, а следва да се базират на еднакви условия, при които лоялната конкуренция и иновациите ще стимулират екологичния преход. Промишлеността на Съюза за производство на BEV е абсолютно необходима за амбицията на ЕС за намаляване на нетните емисии на парникови газове, за което трябва да бъде осигурена веригата на доставка на Съюза за превозни средства с нулеви емисии, за да се гарантира, че всички нови автомобили, регистрирани в Европа, ще бъдат с нулеви емисии до 2035 г.

(1252) CCCME представи икономически анализ, извършен от двама професори от Льовенския католически университет и Центъра за изследвания в областта на икономическата политика (CEPR). В доклада се стига до заключението, че китайският внос на BEV е абсолютно необходим за пазара на BEV в Съюза, за производителите и потребителите на BEV в Съюза и за Съюза като цяло, тъй като този внос е нужен, за да се поддържат конкуренцията и иновациите в Съюза и да се увеличи наличието на BEV на достъпни цени за средния клас потребители, както и за да се гарантира постигането на целите на Съюза в областта на климата.

(1253) Независимо от надеждния и обективен характер на този доклад Комисията отбелязва, че целта на изравнителните мита не е да се спре вносът на BEV от Китай, а да се възстановят еднаквите условия на конкуренция на пазара на Съюза, нарушени от субсидирания внос от Китай на ниски цени. Конкуренцията на пазара на Съюза трябва да бъде лоялна. Усилията за борба с изменението на климата не може да се основават на нелоялна конкуренция от страна на субсидирани BEV на ниски цени, а следва да се базират на еднакви условия, при които лоялната конкуренция и иновациите ще стимулират екологичния преход.

(1254) Поради това в крайна сметка се прави временното заключение, че целите в областта на климата не са застрашени от налагането на изравнителни мерки, а напротив, тези мерки ще допринесат за постигането на целите.

7.6. **Риск от ответни мерки**

(1255) CLEPA, VDA и дружество 24 заявиха, че налагането на изравнителни мита може да доведе до ответни мерки от страна на Китай. CLEPA и VDA заявиха, че Комисията следва да вземе предвид риска от ответни мерки и въздействието, което евентуалните ответни мерки от страна на Китай биха могли да окажат върху сегашните му търговски връзки и инвестициите в държавата.

(1256) Настоящото антисубсидийно разследване е основано на факти в пълно съответствие с приложимите правила на СТО и ЕС. То се базира на доказателства за наличието на широк набор от подлежащи на изравняване китайски субсидии, както и на опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза поради масираното увеличение на китайския свръхкапацитет и бързо нарастващия субсидиран внос на ниски цени на BEV в Съюза, както е разяснено в настоящия регламент. Разследването няма за цел и не може да компенсира каквото и да било конкурентно предимство, което китайската промишленост би имала. По-скоро с него се цели да се гарантира, че Съюзът и китайските производители износители се конкурират при еднакви условия на пазара на Съюза.

(1257) Китай и китайските производители износители имаха широки права на защита и участие в разследването и на безпристрастен съдебен контрол на окончателното решение, без да е необходимо да се прибягва до ответни мерки.

(1258) Поради това Комисията стигна до временното заключение, че предполагаемият риск от ответни мерки не представлява причина да не се налагат изравнителни мерки.

7.7. **Взаимозависимост**

(1259) ПКНР заяви, че тъй като доставките на Китай и Съюза на BEV са взаимозависими и дълбоко интегрирани по цялата верига за създаване на стойност, всяка една мярка би застрашила тяхната стабилност и непрекъснатост, както и растежа на промишлеността за производство на BEV в Съюза, в Китай и в целия свят.

(1260) Както е разяснено в съображение 1253, целта на разследването е да се възстановят еднаквите условия на конкуренция на пазара на Съюза. ПКНР не представи допълнителни разяснения до каква степен изравнителните мерки биха оказали въздействие върху веригите на доставка и как тези мерки биха могли да застрашат стабилността и непрекъснатостта. Поради това твърдението беше отхвърлено.

7.8. Държавни стимули в Съюза

(1261) ПКНР заяви, че самият Съюз предоставя субсидии на производителите от Съюза и посочи няколко примери за такива субсидии. Следователно според ПКНР това означава, че субсидиите, предоставени на китайските производители на BEV, не следва да бъдат обект на изравнителни мерки.

(1262) Комисията отбеляза, че ПКНР не е обосновало защо фактът, че Съюзът е предоставял субсидии на производителите от Съюза, би оказал въздействие върху настоящото разследване. Действително, в съответствие с основния антисубсидиен регламент следва да бъдат наложени изравнителни мита, ако субсидираният внос от държави, които не са членки на Европейския съюз, причини съществена вреда или при настоящото разследване се установи, че заплашва да причини съществена вреда на производителите от Съюза. В тази връзка е без значение дали производителите от Съюза получават финансова подкрепа от държавите членки или от органите на ЕС за производство или продажба на продукта, което във всеки случай не е предмет на настоящото разследване. Разследването е насочено към опасността от вреда, причинена от субсидирания китайски внос в Съюза. Освен това ПКНР не представи доказателства защо такива субсидии биха били релевантни или биха оказали неблагоприятно въздействие върху интереса на Китай, който в никакъв случай не е предмет на настоящото разследване. Също така фактът, че самият ЕС предоставя субсидии на промишлеността на Съюза за производство на BEV, не засяга временните констатации на Комисията, че ПКНР е предоставило субсидии на производителите износители на BEV, които подлежат на изравнителни мерки съгласно Споразумението на СТО за СИМ и основния регламент и водят до опасност от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза. Противно на твърдението на ПКНР, китайските подлежащи на изравняване субсидии създават нелоялна конкуренция на пазара на Съюза, която само би възпрепятствала развитието на промишлеността на Съюза за производство на BEV. Поради това твърдението беше отхвърлено.

7.9. Нарушаващи търговията ефекти на субсидиите

(1263) В съответствие с член 31, параграф 1 от основния регламент се обръща специално внимание на необходимостта от отстраняване на нарушаващите търговията ефекти от вредоносното субсидиране, както и от възстановяване на реалната конкуренция.

(1264) При разследването се установи, че китайските производители износители продават значителен обем субсидирани BEV на изкуствено ниски цени на пазара на Съюза. Ако това продължи, китайските производители износители ще запазят нелоялното си конкурентно предимство, което допълнително ще отслаби и без това уязвимата промишленост на Съюза.

(1265) В резултат на това Комисията стигна до временното заключение, че субсидираният китайски внос ще увеличи нарушаващите търговията ефекти с течение на времето и ще продължи да възпрепятства еднаквите условия на конкуренция за промишлеността на Съюза.

7.10. Други твърдения

(1266) Дружество 24 заяви, че налагането на изравнителни мерки не е в интерес на Съюза, тъй като i) използването на мярка за търговска защита не е подходящ отговор за справяне със системния проблем с доставките, пред който е изправена промишлеността на Съюза, произтичащ от недостатъчния капацитет за производство на акумулаторни батерии в Съюза, ограничената наличност на полупроводници и липсата на достъп до суровини — фактори, които ограничават развитието на промишлеността на Съюза и които не са свързани с вноса от Китай; ii) интересът на Съюза в тази връзка налага да се следва водеща промишлена политика в световен мащаб, основана на гарантиране на пазарния достъп, което е от жизненоважно значение, за да се подкрепя развитието на промишлеността на Съюза, докато налагането на изравнителни мерки само би ограничило това развитие; iii) накрая китайските производители ще преместят производството си на BEV за пазара на Съюза на неговата територия; и iv) налагането на изравнителни мита може да доведе до верижна реакция, която в крайна сметка ще навреди на промишлеността на Съюза, тъй като правителствата на трети държави ще реагират на увеличените (отклонени) потоци от BEV, като наложат свои собствени ограничителни търговски мерки за BEV, при които не е задължително да се направи разграничение между вноса на BEV от Съюза и от Китай.

(1267) Припомня се, че целта на настоящото разследване е само да се възстановят еднаквите условия на конкуренция на пазара на Съюза. Изравнителните мерки са обосновани, ако са изпълнени предвидените в основния регламент условия за налагането им. Приемането на такива мерки не изключва възможността Съюзът да прибегне до други стратегически действия за справяне с различните проблеми, пред които е изправена промишлеността на Съюза. Следователно това твърдение само по себе си не означава, че изравнителните мерки за BEV не са в интерес на Съюза. По отношение на достъпа до пазара на Съюза настоящото разследване няма за цел да спре вноса на BEV от Китай. Освен това въпросът дали китайските производители износители ще започнат да произвеждат BEV в Съюза не е от значение за настоящото разследване, в което се разглежда само вредата или опасността от причиняване на вреда на промишлеността на Съюза за производство на BEV, причинена от субсидирания внос от Китай. Също така твърдението относно евентуалното започване на разследване за търговска защита, водещо до ограничителни търговски мерки срещу китайския внос на BEV от други трети държави, е изцяло спекулативно. И накрая, Комисията подчерта, че такива разследвания, ако въобще има такива, трябва да се провеждат въз основа на тяхната специфика и prima facie доказателства, необходими за започването им. Следователно твърдението на дружество 24, че при тези разследвания няма да се прави разграничение между вноса от Китай и от Съюза, е неоснователно. Поради това тези твърдения бяха отхвърлени.

7.11. **Заключение относно интереса на Съюза**

(1268) Въз основа на горепосоченото Комисията стигна до временното заключение, че не са налице основателни причини да се счита, че налагането на изравнителни мерки, съответстващи на общия размер на подлежащите на изравняване субсидии, по отношение на вноса на BEV с произход от КНР не е в интерес на Съюза.

8. **РЕГИСТРАЦИОНЕН РЕЖИМ**

(1269) Както е посочено в съображение 8, Комисията по собствена инициатива въведе регистрационен режим за вноса на BEV с регламента за регистрационния режим. Това беше направено с оглед на възможното прилагане с обратно действие на изравнителните мерки съгласно член 16, параграф 4 от основния регламент. Регистрационният режим по отношение на вноса следва да се прекрати. На този етап от процедурата не може да бъде взето решение за евентуално прилагане с обратно действие на изравнителните мерки.

8.1. **Коментари относно регистрационния режим**

(1270) След публикуване на регламента за регистрационния режим бяха получени коментари в тази връзка от дружество 22, дружество 24, CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (Asia Euro Taizhou) и Tesla. На този етап Комисията не счита за необходимо да разглежда тези коментари. В съответствие с член 14, параграф 5 от основния регламент въвеждането на регистрационния режим е начин, по който Комисията може да възложи на митническите органи да предприемат необходимите действия за целта, така че впоследствие по отношение на даден внос да може да се прилагат мерки от датата на въвеждането му. Съгласно член 14, параграф 5 също така Комисията разполага със свобода на преценка кога следва да пристъпи към въвеждане на регистрационен режим по своя инициатива. Комисията упражни това право на преценка в регламента за регистрационния режим.

9. **ВРЕМЕННИ ИЗРАВНИТЕЛНИ МЕРКИ**

(1271) Въз основа на направените от Комисията заключения относно субсидирането, вредата, причинно-следствената връзка и интереса на Съюза и в съответствие с член 15, параграф 1 от основния регламент следва да бъде наложено временно изравнително мито върху вноса на задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства с произход от Китайската народна република.

9.1. **Временни мерки**

(1272) Върху вноса на задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства с произход от Китайската народна република следва да бъдат наложени временни изравнителни мерки в съответствие с правилата в член 12, параграф 1 от основния регламент, в който се посочва, че временното мито съответства на общия размер на подлежащите на изравняване субсидии, който е предварително установен.

(1273) Въз основа на горепосоченото ставките на временното изравнително мито, изразени като процент от цената CIF на границата на Съюза, без платено мито, следва да бъдат, както следва:

Дружество	Временно изравнително мито
Група BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Група Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
Група SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Други оказали съдействие дружества (приложение)	20,8 %
Всички други дружества	37,6 %

(1274) Индивидуалните ставки на изравнителното мито за дружествата, посочени в настоящия регламент, бяха установени въз основа на констатациите от настоящото разследване. Поради това те отразяваха установените по време на настоящото разследване обстоятелства по отношение на тези дружества. Тези ставки на митото се прилагат изключително за вноса на разглеждания продукт с произход от засегнатата държава и произведен от изрично посочените правни субекти. Вносът на разглеждания продукт, произведен от всяко друго дружество, което не е изрично посочено в постановителната част на настоящия регламент, включително от субекти, свързани с изрично посочените, следва да се облага със ставката на митото, приложима за „всички други дружества“. Индивидуалните ставки на изравнителното мито не следва да се прилагат за този внос.

10. **ИНФОРМАЦИЯ ПРИ НАЛАГАНЕТО НА ВРЕМЕННИТЕ МЕРКИ**

(1275) В съответствие с член 29а от основния регламент Комисията информира заинтересованите страни за планираното налагане на временни мита. Тази информация беше предоставена и на обществеността чрез уебсайта на ГД „Търговия“. Заинтересованите страни разполагаха с три работни дни, за да представят коментари относно точността на изчисленията, които са им били изрично разгласени.

(1276) Трите включени в извадката групи производители износители представиха коментари по точността при изчисляване на маржовете на субсидиите. Когато това беше обосновано, Комисията коригира изчисленията и съответните маржове на субсидиите.

(1277) Освен това производителят износител Great Wall Motor коментира включването в приложението на неговото наименование и имената на свързаните с него страни в списъка на оказалите съдействие страни, които не са включени в извадката. Това беше коригирано.

(1278) Също така няколко страни, свързани с включените в извадката групи или с производители, чието наименование е посочено в приложението, където са изброени невключените в извадката оказали съдействие дружества, поискаха от Комисията да включи наименованията им в приложението поради това, че са свързани с тези дружества и че са започнали производство или износ на BEV за ЕС. Тъй като тези свързани дружества не са произвеждали, нито са изнасяли продукта, предмет на разследването, по време на разследвания период, исканията бяха отхвърлени.

(1279) Всички други коментари, получени след предварителното разгласяване, ще бъдат разгледани на окончателния етап.

11. **ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

(1280) В интерес на доброто административно управление Комисията ще прикани заинтересованите страни да представят коментари в писмена форма и/или да поискат изслушване от Комисията в рамките на търговските процедури в определен срок.

(1281) Констатациите относно налагането на временните мита не са дефинитивни и може да бъдат променени на окончателния етап от разследването,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Налага се временно изравнително мито върху вноса на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, с изключение на превозните средства от категории L6 и L7 съгласно Регламент (ЕС) № 168/2013 ([500]) и мотоциклетите, задвижвани (независимо от броя на движещите се колела) от само един или повече електродвигатели, включително тези с устройство с вътрешно горене за увеличаване на пробега (спомагателна силова установка), понастоящем класирани в код по КН ex 8703 80 10 (код по ТАРИК 8703 80 10 10) и с произход от Китайската народна република.

2. Ставките на временното изравнително мито, приложими към нетната цена франко границата на Съюза, преди обмитяване, на продукта, описан в параграф 1 и произвеждан от изброените по-долу дружества, са, както следва:

Дружество	Временно изравнително мито	Допълнителен код по ТАРИК
Група BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

Дружество	Временно изравнително мито	Допълнителен код по ТАРИК
— 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		
Група Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %	89BM
Група SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Други оказали съдействие дружества (приложение)	20,8 %	
Всички други дружества	37,6 %	8999

3. Индивидуалните митнически ставки, определени за дружествата, посочени в параграф 2, се прилагат при представяне пред митническите органи на държавите членки на валидна търговска фактура, върху която фигурира декларация с дата и подпис на служител на издалия фактурата субект, който посочва името и длъжността си, като текстът на декларацията се съставя по следния образец: „Аз, долуподписаният(ата), удостоверявам, че (обемът) нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, продадени за износ за Европейския съюз и обхванати от настоящата фактура, е произведен от (наименование и адрес на дружеството) (допълнителен код по ТАРИК) в Китайската народна република. Декларирам, че информацията, предоставена в настоящата фактура, е пълна и вярна“. Ако не бъде представена такава фактура, се прилага митото, приложимо за всички други дружества.

4. Допускането за свободно обращение в Съюза на посочения в параграф 1 продукт става след представянето на парична гаранция, равностойна по размер на временното мито.

5. Освен ако е предвидено друго, се прилагат действащите разпоредби в областта на митническото облагане.

Член 2

1. Заинтересованите страни представят на Комисията писмените си коментари по настоящия регламент в срок до 15 календарни дни от датата на влизането му в сила.

2. Заинтересованите страни, които желаят да поискат изслушване от Комисията, представят искането си в срок до 5 календарни дни от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

3. Заинтересованите страни, които желаят да поискат изслушване от служителя по изслушванията при търговските процедури, се приканват да представят искането си в срок до 5 календарни дни от датата на влизане в сила на настоящия регламент. Служителят по изслушванията разглежда исканията, представени след изтичането на този срок, и може да вземе решение за приемането им, ако е целесъобразно.

Член 3

1. На митническите органи се указва да преустановят регистрационния режим по отношение на вноса, установен в съответствие с член 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/785 на Комисията.

2. Събраните данни относно продукти, които са въведени в Съюза за потребление не по-рано от 90 дни преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, се съхраняват до влизане в сила на евентуалните окончателни мерки или до прекратяване на настоящата процедура.

Член 4

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 1 се прилага за срок от четири месеца.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 3 юли 2024 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Оказали съдействие китайски производители износители, които не са включени в извадката

Оказали съдействие производители износители	Свързани производители	Допълнителен код по ТАРИК
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, клон в Тайджоу (Taizhou)	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Оказали съдействие производители износители	Свързани производители	Допълнителен код по ТАРИК
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. клон в Гуанджоу (Guangzhou)	