2024/1866

4.7.2024

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2024/1866

af 3. juli 2024

om indførelse af en midlertidig udligningstold på importen af nye batteridrevne elkøretøjer til persontransport med oprindelse i Folkerepublikken Kina

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union ([1]), særlig artikel 12,

efter høring af medlemsstaterne, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. Indledning

(1) Den 4. oktober 2023 indledte Europa-Kommissionen ("Kommissionen") på eget initiativ en antisubsidieundersøgelse vedrørende importen til Unionen af nye batteridrevne elkøretøjer ("BEV'er") til persontransport med oprindelse i Folkerepublikken Kina ("det pågældende land" eller "Kina") i henhold til artikel 10, stk. 8, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union ("grundforordningen"). Den offentliggjorde en indledningsmeddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]) ("indledningsmeddelelsen").

(2) Kommissionen indledte undersøgelsen med den begrundelse, at importen af BEV'er med oprindelse i Kina subsidieres og derved forvolder EU-erhvervsgrenen skade ([3]).

(3) Efter en tilbundsgående analyse af den seneste markedsudvikling og i betragtning af den følsomhed, som gør sig gældende for sektoren for elkøretøjer, og sektorens strategiske betydning for EU's økonomi med hensyn til innovation, merværdi og beskæftigelse indsamlede Kommissionen markedsoplysninger fra forskellige uafhængige kilder. Disse oplysninger tydede på, at der forekom subsidiering fra Kinas side, hvilket havde en negativ indvirkning på situationen for EU-erhvervsgrenen for BEV'er.

(4) På grundlag af umiddelbart tilgængelige oplysninger var der tilstrækkelige beviser for, at importen af BEV'er med oprindelse i Kina er genstand for udligningsberettigede subsidier fra Folkerepublikken Kinas regering ("GOC"). Disse subsidier har medført, at den subsidierede import hurtigt kunne øge sin markedsandel i Unionen på bekostning af EU-erhvervsgrenen.

(5) De foreliggende beviser viste sandsynligheden for en betydelig stigning i den subsidierede lavprisimport, som ville udgøre en umiddelbart forestående trussel om skade for en allerede sårbar EU-erhvervsgren. En så kraftig stigning i lavprisimporten, som ville vinde betydelige markedsandele på et hurtigt voksende marked, hvor der er behov for betydelige og vedvarende investeringer i takt med EU-markedets omstilling til fuld elektrificering, ville medføre store tab for EU-erhvervsgrenen, som hurtigt kunne blive uholdbare.

([1]) EUT L 176 af 30.6.2016, s. 55.
([2]) Meddelelse om indledning af en antisubsidieprocedure vedrørende importen af nye batteridrevne elkøretøjer til persontransport med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT C 2023/160 af 4.10.2023.)
([3]) Ved det generelle udtryk "skade" forstås væsentlig skade samt trussel om væsentlig skade for en erhvervsgren eller væsentlig forsinkelse i forbindelse med oprettelsen af en sådan erhvervsgren, jf. grundforordningens artikel 2, litra d).

(6) Under disse særlige omstændigheder besluttede Kommissionen, da den var i besiddelse af tilstrækkelige beviser, der tydede på forekomsten af subsidiering, trussel om skade og årsagssammenhæng, hvilket var nødvendigt for at indlede en antisubsidieundersøgelse, i overensstemmelse med grundforordningens artikel 10, stk. 8, at indlede en sådan undersøgelse uden at have modtaget en skriftlig klage fra eller på vegne af EU-erhvervsgrenen.

(7) Inden indledningen af antisubsidieundersøgelsen meddelte Kommissionen GOC, at den på eget initiativ havde besluttet at indlede en procedure vedrørende importen af nye BEV'er fra Kina og indbød GOC til konsultationer i overensstemmelse med grundforordningens artikel 10, stk. 7. GOC tog imod tilbuddet om konsultationer, som blev gennemført den 2. oktober 2023. Under konsultationerne blev der taget behørigt hensyn til GOC's bemærkninger. Det var imidlertid ikke muligt at nå frem til en gensidigt acceptabel løsning.

1.2. **Registrering**

(8) Kommissionen gjorde på eget initiativ importen af nye BEV'er til persontransport med oprindelse i Kina til genstand for registrering fra den 7. marts 2024 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/785 af 5. marts 2024 ("forordningen om registrering") ([4]).

1.3. **Undersøgelsesperioden og den betragtede periode**

(9) Undersøgelsen af subsidiering og skade omfattede perioden fra den 1. oktober 2022 til den 30. september 2023 ("undersøgelsesperioden" eller "UP"). Undersøgelsen af udviklingstendenser af relevans for vurderingen af skade omfattede perioden fra den 1. januar 2020 frem til udgangen af undersøgelsesperioden ("den betragtede periode").

1.4. **Interesserede parter**

(10) I indledningsmeddelelsen blev interesserede parter opfordret til at kontakte Kommissionen for at deltage i undersøgelsen. Kommissionen underrettede også specifikt de kendte EU-producenter, de kendte eksporterende producenter og GOC, de kendte importører, leverandører og brugere samt en række sammenslutninger, som den vidste var berørt af indledningen af undersøgelsen, og opfordrede dem til at deltage.

(11) I henhold til grundforordningens artikel 11, stk. 11, blev EU-producenter af samme vare anmodet om at samarbejde med Kommissionen.

(12) En række EU-producenter anmodede Kommissionen om at holde deres identitet fortrolig ("anonymitet" eller "anonym behandling") som følge af en risiko for betydelige negative virkninger i form af gengældelsesforanstaltninger. Kommissionen foretog en individuel undersøgelse af hver enkelt af disse anmodninger om anonymitet for at afgøre, om de var berettigede. Kommissionen fastslog, at virksomhedernes ønske var berettiget jf. grundforordningens artikel 29, stk. 1, og at der var bevis for en betydelig mulighed for gengældelse i hvert enkelt tilfælde. Kommissionen accepterede derfor, at disse virksomheders identitet ikke skulle offentliggøres.

(13) Andre EU-producenter, der gav sig til kende, anmodede ikke om anonymitet. Kommissionen var af den opfattelse, at der kunne være risiko for, at man kunne udlede identiteten på de EU-producenter, der anmodede om og var berettiget til anonym behandling. For at sikre, at identiteten af de EU-producenter, der anmoder om anonymitet, rent faktisk behandles fortroligt, blev anonymiteten udvidet til også at omfatte alle EU-producenter.

(14) Desuden anmodede en række andre interesserede parter end EU-producenterne (f.eks. leverandører og importører) om anonymitet under påberåbelse af en risiko for betydelige negative virkninger i form af gengældelsesforanstaltninger. Kommissionen analyserede nøje de modtagne anmodninger og fandt, at alle de berørte parters anmodninger var berettigede, jf. grundforordningens artikel 29, stk. 1. Der blev derfor også indrømmet anonym behandling af de pågældende interesserede parter.

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/785 af 5. marts 2024 om at gøre importen af nye batteridrevne elkøretøjer til persontransport med oprindelse i Folkerepublikken Kina til genstand for registrering (EUT L, 2024/785 af 6.3.2024).

(15) GOC anmodede Kommissionen om at præcisere det faktuelle og bevismæssige grundlag for EU-producenternes påstand om en risiko for gengældelse, på grundlag af hvilken visse EU-producenter er blevet indrømmet fortrolighed. GOC anmodede ligeledes Kommissionen om at gøre indlæggene fra de EU-producenter, der anmodede om fortrolig behandling af deres navne, tilgængelige . GOC hævdede også, at den ikke havde nogen mulighed for at fremsætte bemærkninger til indrømmelsen af anonymitet til EU-producenterne og til den påståede berettigelse i EU-BEV-producenternes anmodninger om fortrolighed, selv om påstanden om risiko for gengældelse angiveligt var rettet mod GOC. Endvidere hævdede GOC, at indrømmelsen af anonymitet til de EU-producenter, som ikke anmodede herom, ikke var i overensstemmelse med WTO og var i strid med grundforordningens artikel 29, stk. 1, da indrømmelsen af anonymitet er betinget af, at disse producenters ønske var berettiget. Ifølge China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products ("CCCME") var den fortrolighed, der blev indrømmet EU-producenterne, ikke i overensstemmelse med grundforordningens artikel 29, stk. 1, da Kommissionen ikke påviste en berettigelse i denne henseende.

(16) Kommissionen fandt, at den allerede havde fremlagt tilstrækkelige oplysninger herom i notatet til sagsakterne af 25. oktober 2023 ([5]), hvis indhold er gengivet udførligt i denne betragtning. Deri blev det forklaret, at EU-producenterne hævdede, at der var en risiko for betydelige negative virkninger i form af gengældelsesforanstaltninger. Kommissionen mente, at fremlæggelsen af yderligere oplysninger om det faktuelle og bevismæssige grundlag for hver EU-producents påstand ville kunne afsløre de samarbejdsvillige EU-producenters identitet ved udledning på grund af det lave antal grupper, der producerer BEV'er på EU-markedet, og de betydelige offentlige og abonnementsbaserede oplysninger om disse grupper. Derfor kunne Kommissionen ikke gøre anmodningerne om anonymitet tilgængelige i noget format. Som forklaret i betragtning 13 måtte Kommissionen desuden også indrømme anonymitet til EU-producenter, der ikke anmodede herom, for at beskytte identiteten af de EU-producenter, der anmodede herom og var berettiget til fortrolig behandling af deres identitet, da de ellers kunne identificeres ved udledning. Anmodningen og påstandene blev derfor afvist.

(17) GOC hævdede, at der ikke forelå oplysninger eller dokumentation i det ikkefortrolige dossier i undersøgelsen vedrørende registreringen af EU-BEV-producenterne som interesserede parter inden for fristen på syv dage. CCCME anførte også, at det forhold, at registreringsoplysninger ikke blev gjort tilgængelige, og der ikke blev skabt klarhed med hensyn til samarbejdet med EU-BEV-producenterne, står i skarp kontrast til behandlingen af de kinesiske eksporterende producenters registreringsformularer, korrespondance og indlæg, som straks blev gjort tilgængelige i det ikkefortrolige dossier. CCCME hævdede også, at dette påvirker organisationens ret til forsvar med hensyn til at fremsætte meningsfulde bemærkninger om EU-erhvervsgrenens støtte i forbindelse med undersøgelsen.

(18) Kommissionen bemærkede, at der ifølge indledningsmeddelelsen ([6]) ikke var en sådan frist på syv dage for EU-producenterne eller andre kategorier af parter til at registrere sig som interesserede parter. Den frist på syv dage, som Kommissionen mener, at GOC henviste til, var for EU-producenternes indgivelse af et stikprøveskema. I den forbindelse mindede Kommissionen om, at EU-producenter, der indsendte stikprøveoplysninger, i henhold til punkt 5.6 i indledningsmeddelelsen vil blive betragtet som interesserede parter fra det tidspunkt, hvor de indsendte disse oplysninger. Dette var tilfældet i denne undersøgelse.

(19) I modsætning til den anonymitet, der blev indrømmet EU-producenterne, anmodede ingen af de kinesiske eksporterende producenter om anonymitet. Oplysningerne i det ikkefortrolige dossier om EU-producenternes registrering og samarbejde var derfor ikke sammenlignelige med de respektive oplysninger, der var tilgængelige for de kinesiske eksporterende producenter. I betragtning af, at ikkefortrolige indlæg fra parter, der var indrømmet anonymitet, først skal kontrolleres grundigt for at sikre, at anonymiteten blev bevaret, blev tilgængeligheden af disse indlæg i det ikkefortrolige dossier også en smule forsinket. Ikke desto mindre havde de interesserede parter tilstrækkelig tid til at fremsætte bemærkninger til de respektive dokumenter, efter at de var blevet føjet til det ikkefortrolige dossier, og retten til forsvar blev derfor ikke tilsidesat. Hvad angår EU-erhvervsgrenens støtte, er begrebet støtte fra EU-erhvervsgrenen i en undersøgelse indledt på eget initiativ, jf. betragtning 45, ikke relevant.

([5]) t23.005006.

([6]) Se henvisningen i fodnote 2.

(20) De interesserede parter fik mulighed for at fremsætte bemærkninger til indledningen af undersøgelsen og anmode om en høring med Kommissionen og/eller høringskonsulenten i handelsprocedurer. Kommissionens tjenestegrene afholdt høringer med GOC, CCCME, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. ("Tesla"), Smart Europe GmbH ("Smart"), virksomhed 24, virksomhed 22 og Green World Mobility B.V. ("Green World Mobility") ([7]).

(21) Ifølge CCCME påvirkede Kommissionen CCCME's ret til forsvar negativt ved den unødige forsinkelse i forbindelse med at tildele CCCME status som interesseret part og indføre en øget administrativ byrde over for CCCME som følge af Kommissionens alt for detaljerede undersøgelser af fuldmagter.

(22) I dette tilfælde fik CCCME status som interesseret part den 10. oktober 2023. CCCME blev anmodet om at påvise, at den repræsenterede virksomheder med en objektiv forbindelse mellem deres aktiviteter og den undersøgte vare. Kommissionen vurderede derfor nøje de fuldmagtsdokumenter, som de eksporterende producenter havde forelagt for CCCME. Kommissionen konkluderede, at denne vurdering ikke påvirkede CCCME's ret til forsvar negativt, da CCCME fik tilstrækkelig mulighed for at fremsætte bemærkninger i løbet af undersøgelsens indledende fase. Bl.a. blev fristen for at fremsætte bemærkninger til indledningen forlænget for at sikre, at CCCME havde samme tid til at fremsætte bemærkninger som andre interesserede parter. Påstanden blev derfor afvist.

1.5. **Stikprøveudtagning**

(23) I indledningsmeddelelsen anførte Kommissionen, at den eventuelt ville udtage en stikprøve af interesserede parter i overensstemmelse med grundforordningens artikel 27.

1.5.1. *Stikprøveudtagning af EU-producenter*

(24) For at afgøre, om det var nødvendigt med stikprøveudtagning og i bekræftende fald at udtage en stikprøve, bad Kommissionen alle kendte EU-producenter om at indsende de oplysninger, der var angivet i indledningsmeddelelsen.

(25) En række EU-producenter indsendte de nødvendige oplysninger og indvilligede i at indgå i stikprøven.

(26) I henhold til grundforordningens artikel 27 blev stikprøveudtagningen baseret på den største repræsentative salgs- og produktionsmængde i Unionen af samme vare i undersøgelsesperioden. Kommissionen tog også EU-producenternes geografiske spredning i Unionen i betragtning og sikrede, at der blev medtaget en bred vifte af BEV-modeller. Den foreløbige stikprøve bestod af fire EU-producenter. De stikprøveudtagne EU-producenter tegnede sig for 38 % af EU-erhvervsgrenens salg og 34 % af EU-erhvervsgrenens samlede produktionsmængde i undersøgelsesperioden. Kommissionen opfordrede alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den foreløbige stikprøve.

(27) Kommissionen modtog bemærkninger til den foreløbige stikprøve og EU-producenternes samarbejde fra virksomhed 21, GOC og CCCME.

(28) GOC hævdede, at der ikke var nogen "gemmedato" ("save date") i headeren på stikprøveskemaerne, som det var tilfældet for de kinesiske eksporterende producenters stikprøveskemaer. Desuden anførte GOC, CCCME og virksomhed 21, at da EU-producenternes identitet ikke blev oplyst, og der manglede nærmere oplysninger om de stikprøvekriterier, som Kommissionen anvendte, kunne de ikke fremsætte bemærkninger til stikprøven af EU-producenter og krydstjekke oplysningerne fra Kommissionen. GOC anmodede derfor Kommissionen om at: i) præcisere, hvor mange EU-producenter der rettidigt registrerede deres interesse i undersøgelsen og samarbejdede, ii) angive, hvor mange af de samarbejdende EU-BEV-producenter der ikke var medlemmer af European Automobile Manufacturers' Association ("ACEA"), iii) præcisere, om virksomhed 2, 4, 6, 10, 23 og 25 indgav stikprøveskemaer, og hvorfor deres stikprøveskemaer ikke var tilgængelige i det ikkefortrolige dossier i undersøgelsen — denne anmodning blev også fremsat af CCCME, som i den forbindelse også tilføjede

([7]) For GOC den 10. oktober 2023, den 31. oktober 2023 og den 23. november 2023, for CCCME den 11. april 2024, for Tesla den 30. oktober 2023 og den 12. april 2024, for Smart den 8. november 2023, for virksomhed 24 den 22. november 2023, for virksomhed 22 den 5. december 2023 og den 11. april 2024 og for Green World Mobility den 15. april 2024.

virksomhed 30 og 31, iv) præcisere, om nogen af virksomhederne i stikprøven tilhørte samme gruppe, v) præcisere, om Kommissionen anvendte princippet om en enkelt økonomisk enhed med hensyn til de stikprøveudtagne EU-producenter, og om alle forretningsmæssigt forbundne parter hos de stikprøveudtagne producenter var forpligtet til at fremlægge de relevante oplysninger, vi) præcisere, hvad der skulle forstås ved medtagelsen af modeller i forbindelse med stikprøveudtagningen, og hvordan modellerne vedrørte de formodede "segmenter", eftersom der for de kinesiske eksporterende producenter blev anvendt udefinerede "segmenter" som et stikprøvekriterium, vii) anføre hvorvidt de EU-producenter, der havde de største produktions- og salgsmængder i undersøgelsesperioden, blev medtaget i stikprøven og, hvis de ikke var medtaget, at forklare, på hvilket grundlag og hvorfor Kommissionen besluttede ikke at medtage disse virksomheder i stikprøven, og viii) præcisere vægtningen og relevansen af de enkelte kriterier i forbindelse med udtagelsen af stikprøven af EU-producenter.

(29) CCCME anmodede også om nogle af disse oplysninger i løbet af undersøgelsen. Virksomhed 21 hævdede, at endnu en EU-producent burde indgå i stikprøven for at sætte Kommissionen i stand til at foretage en objektiv skadesundersøgelse på grundlag af positivt bevismateriale under hensyntagen til den overordnede relevans af de kriterier, som Kommissionen havde opstillet for stikprøveudtagningen.

(30) Kommissionen bemærkede, at den "save date", der kan ses på dokumenterne i undersøgelsens ikkefortrolige dossier, automatisk blev genereret af TRON.tdi-applikationen, som Kommissionen og interesserede parter anvendte i handelsbeskyttelsesundersøgelser. På grund af EU-producenternes anonymitet indsendte de samarbejdsvillige EU-producenter dog stikprøveskemaerne via e-mail og ikke via TRON.tdi-platformen, som de kinesiske eksporterende producenter gjorde. Desuden blev alle EU-erhvervsgrenens stikprøvebesvarelser tilføjet det ikkefortrolige dossier samlet i en zip-fil efter en grundig kontrol for at beskytte fortroligheden i forbindelse med de samarbejdsvillige EU-producenter. TRON.tdi-applikationen kan ikke tilføje en "save date"-funktion i en zip-fil. En sådan "save date"-funktion er derfor ikke synlig i EU-producenternes stikprøveskema.

(31) Kommissionen bemærkede, at alle de stikprøveskemaer, som EU-producenterne havde indsendt, blev gjort tilgængelige i det ikkefortrolige dossier i undersøgelsen den 30. oktober 2023 ([8]). Som anført i det ikkefortrolige dossier indsendte EU-producenterne stikprøveskemaerne mellem den 11. og den 13. oktober (efter en kort fristforlængelse til nogle EU-producenter på to dage på grund af stikprøveskemaets kompleksitet). Kommissionen tilføjede dem imidlertid til det ikkefortrolige dossier efter at have kontrolleret, at de ikkefortrolige udgaver af stikprøvebesvarelser ikke utilsigtet afslørede identiteten af de EU-producenter, der blev indrømmet anonymitet, som forklaret i betragtning 12-14. Da EU-producenterne blev indrømmet anonymitet, kunne Kommissionen desuden ikke oplyse, om de stikprøveudtagne EU-producenter tilhørte den samme gruppe, og om de var medlemmer af ACEA, da dette kunne gøre de respektive virksomheder genkendelige og dermed bringe deres anonymitet i fare.

(32) Af samme årsager kunne Kommissionen heller ikke oplyse, om EU-producenterne med de største produktionsmængder og det største salg var blevet udtaget til stikprøven. Ikke desto mindre mindede Kommissionen om, at grundforordningens artikel 27 hverken indeholder en forpligtelse til kun at udvælge de største producenter med hensyn til produktions- og salgsmængder eller indeholder nogen rangordning hvad angår de deri anførte kriterier. Denne bestemmelse har til formål at sikre, at Kommissionen udvælger den mest repræsentative stikprøve, der med rimelighed kan undersøges inden for den tid, der er til rådighed, ved at anvende disse kriterier. Udtagelsen af stikprøven i denne undersøgelse var fuldt ud i overensstemmelse med dette rationale, samtidig med at der blev taget hensyn til de særlige forhold i denne sag.

(33) Kommissionen sikrede også stikprøvens repræsentativitet ved at medtage en bred vifte af BEV-modeller, som kunne sammenlignes på EU- og eksportsiden. Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt Kommissionen anvendte princippet om en enkelt økonomisk enhed med hensyn til de stikprøveudtagne EU-producenter, og om alle de stikprøveudtagne producenters forretningsmæssigt forbundne parter var forpligtet til at fremlægge de relevante oplysninger, bemærkede Kommissionen, at princippet om en enkelt økonomisk enhed finder anvendelse på eksportører ved beregningen af eksportprisen for eksport foretaget via forhandlere/importører i tredjelande, og det var derfor ikke klart, hvad GOC anmodede om i den henseende. Som anført i stikprøveskemaet for EU-producenterne blev det desuden anmodet om, at stikprøveskemaet skulle indgives på produktionsenhedsniveau og ikke på gruppeniveau. Derfor blev hver enkelt juridisk enhed med produktion i Unionen anmodet om at indsende et stikprøveskema.

([8]) Ref. t23.005111.

(34) Efter en grundig analyse af alle bemærkninger fandt Kommissionen, at stikprøven var i overensstemmelse med EU's og WTO's lovgivning. Stikprøven repræsenterede i tilstrækkelig grad EU-producenterne af samme vare. Kommissionen mindede indledningsvis om, at de relevante bestemmelser om stikprøveudtagning er fastsat i grundforordningens artikel 27. De relevante bestemmelser giver vide skønsbeføjelser ved stikprøveudtagningen i henhold til de deri anførte relevante kriterier. Navnlig anføres det i grundforordningens artikel 27, stk. 2, klart, at "*Den endelige udvælgelse af parter […] påhviler Kommissionen*." Derudover mindede Kommissionen om, at WTO-aftalen om subsidier og udligningsforanstaltninger ("SCM-aftalen") ikke indeholder bestemmelser om stikprøve-udtagning, hvilket igen bekræfter, at Kommissionen har brede skønsbeføjelser på dette område. På grundlag af oplysningerne i stikprøvebesvarelserne udgjorde den foreslåede stikprøve 38 % af salget og 34 % af produktionen i Unionen i undersøgelsesperioden, jf. betragtning 26. Kommissionen anså disse procentsatser for repræsentative i henhold til grundforordningens artikel 27. Metoden i forbindelse med stikprøveudtagning blev forklaret nærmere i notatet om den foreløbige stikprøve af 30. oktober 2023.

(35) For at sikre den størst mulige repræsentativitet med hensyn til EU-BEV-producenterne - ud over mængder - tog Kommissionen også hensyn til EU-producenternes geografiske spredning i Unionen og sikrede, at der blev medtaget en bred vifte af BEV-modeller. Den geografiske spredning blev som i andre antisubsidieundersøgelser taget i betragtning for at kunne bekræfte stikprøvens repræsentativitet i overensstemmelse med grundforordningens artikel 27.

(36) Kommissionen tog også en bred vifte af BEV-modeller i betragtning for at sikre en høj grad af repræsentativitet ved sammenligningen af dem med de tilsvarende modeller, som blev eksporteret af de kinesiske eksporterende producenter, i overensstemmelse med den skønsmargen, den har ved udtagelsen af den endelige stikprøve.

(37) Kommissionen fandt således, at stikprøven var repræsentativ (også geografisk set), og at en større stikprøve ikke med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed. Påstanden blev derfor afvist.

(38) CCCME hævdede, at EU-producenternes ikkefortrolige besvarelser af stikprøveskemaerne ikke var i overensstemmelse med grundforordningens artikel 29, stk. 2, da EU-producenterne ikke besvarede alle spørgsmål i stikprøveskemaet. CCCME anførte bl.a., at virksomhed 11 kun besvarede fem af de 22 spørgsmål i stikprøveskemaet. CCCME hævdede også, at virksomhed 11, virksomhed 12 og virksomhed 15 ikke fremlagde oplysninger om beskæftigelse, mens virksomhed 7, virksomhed 8, virksomhed 9 og virksomhed 13 kun fremlagde indekserede tal for beskæftigelsen i undersøgelsesperioden, men ingen data om beskæftigelsen for de foregående år, selv om stikprøveskemaet angav produktionen i disse år. CCCME hævdede desuden, at ingen af EU-producenterne begrundede eksistensen af "ekstraordinære omstændigheder" i nogen sammenhæng og redigerede alle oplysninger.

(39) Kommissionen var ikke enig i disse påstande. Stikprøveskemaet indeholdt 10 hovedspørgsmål. Desuden indeholdt spørgsmål 5 og 6 hver især et yderligere underspørgsmål, som i betragtning af den anonymitet, der var indrømmet EU-producenterne, i sagens natur var fortrolige, da det krævede navnene på de forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der var involveret i produktion og salg af samme vare produceret i Unionen og af underleverandørerne. Det er også klart, at hvis en virksomhed ikke havde forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der var involveret i produktion og salg af samme vare produceret i Unionen, eller af underleverandører, behøvede den ikke at besvare det pågældende underspørgsmål. Det var tilfældet for virksomhed 11, som under spørgsmål 6 oplyste, at den ikke havde underleverandører. I dette tilfælde var det derfor ikke klart, hvorfor CCCME var af den opfattelse, at virksomhed 6 ikke besvarede underspørgsmål 6(1). Desuden omfattede spørgsmål 8 og 9 henholdsvis 5 og 4 supplerende underspørgsmål. Som det imidlertid blev forklaret i notatet til dossieret af 25. oktober 2023 ([9]), kunne spørgsmål 8 og 9, som skulle udfyldes med ja/nej, afsløre den pågældende EU-producents identitet på grundlag af markedskendskab om EU-erhvervsgrenens struktur, og Kommissionen konkluderede derfor, at besvarelserne af disse spørgsmål (sammen med de angivne underspørgsmål) ikke kunne sammenfattes i den ikkefortrolige udgave af stikprøveskemaet uden at risikere en afsløring af fortrolige oplysninger, jf. grundforordningens artikel 29, stk. 2, hvilket ville bringe den anonymitet, der er indrømmet EU-producenterne, i fare. Derfor behøvede EU-producenterne ikke at indgive en ikkefortrolig besvarelse af disse spørgsmål. Virksomhed 11 besvarede spørgsmål 1, 2, 4, 5, 6 og 7. Besvarelsen af spørgsmål 3, hvor EU-producenterne blev anmodet om at indberette de BEV-modeller, der blev produceret og solgt i Unionen, var i betragtning af den indrømmede anonymitet i sagens natur fortrolig, da det kunne gøre de respektive virksomheder genkendelige og dermed bringe deres anonymitet i fare.

([9]) Notat til sagsakterne af 25. oktober 2023 (t23.005006).

(40) Hvad angår antallet af ansatte, bemærkede Kommissionen, at virksomhed 11 kun fremstillede BEV'er i undersøgelsesperioden og i små mængder. Desuden er antallet af ansatte ikke et kriterium for stikprøveudtagningen. Som forklaret i betragtning 26 var de kriterier, der blev anvendt ved stikprøveudtagningen af EU-producenter, produktions- og salgsmængde, geografisk spredning og BEV-modellerne. Derfor betød det forhold, at en EU-producent ikke indberettede antallet af ansatte i undersøgelsesperioden, eller at en række EU-producenter kun indberettede antallet af ansatte i undersøgelsesperioden, ikke, at deres svar på stikprøveskemaet blev ugyldiggjort. Påstanden blev derfor afvist.

(41) For så vidt angår påstanden om, at EU-producenterne ikke begrundede eksistensen af "ekstraordinære omstændigheder" i nogen sammenhæng og redigerede alle oplysninger, bemærkede Kommissionen, at det ikke var klart, hvilke oplysninger CCCME henviste til. Hvis CCCME henviste til virksomhedernes kontaktoplysninger, behøvede EU-producenterne ikke at påberåbe sig "ekstraordinære omstændigheder" i forbindelse med besvarelsen af stikprøveskemaet, da EU-producenterne blev indrømmet anonymitet, jf. betragtning 12 og 13. Derudover kunne EU-producenterne ikke indberette deres kontaktoplysninger, da dette kunne gøre de respektive virksomheder genkendelige og dermed bringe anonymiteten i fare. Påstanden blev derfor afvist.

(42) GOC og CCCME hævdede, at de tyske BEV-producenter, som f.eks. Volkswagen, BMW og Mercedes-Benz, ifølge presseforlydender i MLex ikke var blevet udtaget til stikprøven. Ifølge GOC og CCCME var dette anden gang siden indledningen af undersøgelsen, at MLex havde oplysninger om stikprøveudtagning en af EU-producenterne, som CCCME og de kinesiske eksporterende producenter, der samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, ikke havde adgang til. CCCME og GOC fremførte, at MLex var bekendt med EU-producenternes anmodninger om anonymitet den 13. oktober 2023, mens interesserede parter fik kendskab til dette forhold ca. to uger senere. CCCME anførte derfor, at hvis presseforlydender vedrørende stikprøven af EU-producenter var nøjagtige, ville CCCME gøre kraftig indsigelse sammen med de udvalgte grupper af eksporterende producenter og fremføre, at Kommissionen burde anvende en stikprøve, der var statistisk repræsentativ. Den henviste i denne forbindelse til Domstolens dom i sagen *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]). CCCME hævdede også, at udelukkelsen af de største EU-producenter fra stikprøven udgjorde en betydelig afvigelse fra Kommissionens veletablerede praksis, hvor de største producenter typisk udtages til en omfattende og repræsentativ analyse.

(43) Kommissionen kan ikke kommentere indholdet af presseforlydender, da det afgørende for denne undersøgelse er de oplysninger, der er tilgængelige i sagsakterne. Som forklaret i betragtning 12 og 13 blev EU-producenterne desuden indrømmet anonymitet, og Kommissionen kan derfor ikke offentliggøre navnene på de stikprøveudtagne EU-producenter. Som forklaret i betragtning 26 udgjorde den foreslåede stikprøve desuden 38 % af salget og 34 % af produktionen i Unionen i undersøgelsesperioden, og disse procentsatser blev anset for at være repræsentative i henhold til grundforordningens artikel 27. Disse påstande blev derfor afvist.

(44) CCCME hævdede, at Kommissionen burde fremlægge oplysninger om graden af samarbejdsvilje hos EU-BEV-producenterne, da dette var et faktuelt forhold, der er afgørende for enhver vurdering af truslen om væsentlig skade, som Kommissionen skulle foretage. CCCME fremførte, at hvis EU-erhvervsgrenens BEV-producenter ikke ønskede beskyttelse, burde der ikke indføres foranstaltninger over for importen af BEV'er fra Kina.

(45) Kommissionen anførte, at graden af samarbejdsvilje i forbindelse med en undersøgelse kun er nødvendig i forbindelse med proceduren vedrørende holdningstilkendegivelser. Da den nuværende undersøgelse blev indledt på Kommissionens eget initiativ, behøvede den ikke at fremlægge oplysninger om graden af samarbejdsvilje. EU-producenterne samarbejdede tilstrækkeligt i stikprøveudtagningsfasen til, at Kommissionen kunne udtage en repræsentativ stikprøve af EU-producenter og fortsætte undersøgelsen. Som anført i betragtning 26 tegnede de stikprøveudtagne EU-producenter sig for 38 % af EU-erhvervsgrenens salg og 34 % af EU-erhvervsgrenens samlede produktionsmængde i undersøgelsesperioden, hvilket blev anset for at være repræsentativt. Endelig har Kommissionen i afsnittet "Unionens interesser" foretaget en vurdering af, om det var i Unionens interesse at indføre udligningsforanstaltninger over for importen af BEV'er fra Kina. Disse påstande blev derfor afvist.

([10]) Domstolens dom af 10. september 2015, *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH mod Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, præmis 86.

1.5.2. *Stikprøveudtagning af importører*

(46) For at afgøre, om det var nødvendigt med stikprøveudtagning, og i bekræftende fald udtage en stikprøve, anmodede Kommissionen ikke forretningsmæssigt forbundne importører om at indgive de oplysninger, der anmodes om i indledningsmeddelelsen.

(47) Ingen ikke forretningsmæssigt forbundne importører samarbejdede, og det var derfor ikke nødvendigt at udtage stikprøver.

1.5.3. *Stikprøveudtagning af eksporterende producenter i Kina*

(48) For at afgøre om det var nødvendigt med stikprøveudtagning, og i bekræftende fald udtage en stikprøve, anmodede Kommissionen alle eksporterende producenter i Kina om at indgive de oplysninger, der anmodes om i indledningsmeddelelsen. Endvidere anmodede Kommissionen Kinas repræsentation ved Den Europæiske Union om at identificere og/eller kontakte eventuelle andre eksporterende producenter, der kunne være interesseret i at deltage i undersøgelsen.

(49) I alt 21 eksporterende producenter eller grupper af eksporterende producenter i det pågældende land fremlagde de nødvendige oplysninger og indvilligede i at indgå i stikprøven. Kommissionen udtog foreløbigt en stikprøve bestående af tre samarbejdsvillige producentgrupper. I tilgift til den absolutte eksportmængde til Unionen tog Kommissionen også salget af BEV-modeller i forskellige "markedssegmenter" i betragtning (skal forstås som forskellige "varetyper") for at sikre den størst mulige repræsentativitet for erhvervsgrenen hvad angår den undersøgte vare. Kommissionen tog på grundlag af stikprøvebesvarelserne også de eksporterende producentgruppers potentielle berettigelse i betragtning med hensyn til de subsidieordninger, der var anført i notatet om bevisernes tilstrækkelighed. Grundet arten og virkningerne af den pågældende subsidiering, som førte til en øget produktion af BEV'er og den trussel om skade, som EU-erhvervsgrenen potentielt har lidt, blev tilgængeligheden af uudnyttet kapacitet også taget i betragtning ved udtagelsen. De stikprøveudtagne grupper var:

— BYD Group, der består af eksporterende producenter:

  — BYD Auto Company Limited

  — BYD Auto Industry Company Limited

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited

  — Changzhou BYD Auto Company Limited

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited.

— SAIC Group, der består af eksporterende producenter:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited

  — SAIC Motor Corporation Limited

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation.

— Geely Group, der består af eksporterende producenter:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) De stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter ("de stikprøveudtagne eksporterende producenter") tegnede sig for 43 % af produktionen, 51 % af hjemmemarkedssalget og 39 % af den anslåede samlede eksportmængde fra Kina til Unionen i undersøgelsesperioden.

(51) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 27, stk. 2, blev alle kendte eksporterende producenter og GOC hørt om udtagelsen af stikprøven.

(52) Der blev modtaget bemærkninger til den foreslåede stikprøve fra GOC, CCCME og tre stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter, én, der indgik i stikprøven (BYD), to, der ikke indgik, nemlig Tesla og Great Wall Motor Company Limited ("GWM"), og en EU-producent (virksomhed 24).

(53) Alle disse parter forhørte sig om årsagerne til en afvigelse fra Kommissionens standardpraksis med blot at anvende den største repræsentative eksportmængde til Unionen som et afgørende kriterium for stikprøven af eksporterende producenter. De hævdede desuden, at Kommissionen ved at anvende andre elementer end den største eksportmængde i stikprøveprocessen, f.eks. de eksporterende producenters berettigelse til subsidieordningerne og de forskellige modeller, der solgtes i forskellige markedssegmenter, undlod at udtage en stikprøve i overensstemmelse med kravene i grundforordningens artikel 27, stk. 1, og artikel 6.10 i WTO's antidumpingaftale i mangel af en bestemmelse om stikprøveudtagning i SCM-aftalen. Tesla anmodede om at indgå i stikprøven i betragtning af Kommissionens praksis med at basere sig på den "*største repræsentative eksportmængde til Unionen*".

(54) I den forbindelse anførte Kommissionen, at grundforordningens artikel 27 hverken indeholder en forpligtelse til kun at udvælge de største producenter med hensyn til mængder eller indeholder nogen rangordning hvad angår de deri anførte kriterier for stikprøveudtagning. For at sikre en effektiv undersøgelse har Kommissionen en skønsmargen ([11]) til at udtage en stikprøve baseret på kriterier, der sikrer, at den er repræsentativ med hensyn til berettigelsen til de subsidier, der er påstand om i indledningsmeddelelsen. Navnlig anføres det i grundforordningens artikel 27, stk. 2, at "*Den endelige udvælgelse af parter […] påhviler Kommissionen*." Kommissionen har derfor taget andre elementer i betragtning, som også blev taget i betragtning i tidligere antisubsidieundersøgelser ([12]), for at sikre stikprøvens repræsentativitet for BEV-industrien i Kina.

([11]) Sag T-444/11, *Gold East Paper og Gold Huasheng Paper mod Rådet*, 11/9/2014 (T-444/11) (præmis 275). Retten minder om den skønsmargen, som EU-institutionerne har, således som det anerkendes i retspraksis fra sag til sag, hvor domstolsprøvelsen af bedømmelsen skal begrænses til et åbenbart urigtigt skøn.

([12]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1519 af 14. september 2015 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af biodiesel med oprindelse i Amerikas Forenede Stater (EUT L 239 af 15.9.2015, s. 99 (betragtning 20) – Kommissionen udtog stikprøven bestående af tre eksporterende producenter med den største mængde af hjemmemarkeds- og eksportsalg),
Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/2287 af 17. december 2021 om indførelse af endelig udligningstold på importen af omformningsfolie af aluminium med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2021/2170 om indførelse af endelig antidumpingtold på importen af omformningsfolie af aluminium med oprindelse i Folkerepublikken Kina, (EUT L 458 af 22.12.2021, s. 344),
Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/72 af 18. januar 2022 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af optiske fiberkabler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 012 af 19.1.2022, s. 34, (betragtning 49) – Kommissionen tog også EU-producenternes geografiske spredning i Unionen i betragtning),
Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/969 af 8. juni 2017 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 146 af 9.6.2017 s. 17 (betragtning 28), Kommissionen var af den opfattelse, at de fire stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter var repræsentative ikke blot med hensyn til mængde, men også med hensyn til deres berettigelse til de subsidier, der er påstand om i klagen, såvel som den subsidieringspraksis, der undersøges i henhold til indledningsmeddelelsen,
Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1690 af 9. november 2018 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 283 af 12.11.2018 s. 1 (betragtning 41) "(...)*da formålet med stikprøven var at repræsentere den samlede dækindustri i Kina for så vidt angår berettigelse til alle former for påståede subsidier.*"),
Rådets forordning (EF) nr. 930/2003 af 26. maj 2003 om afslutning af antidumping- og antisubsidieprocedurerne vedrørende importen af opdrættede atlanterhavslaks med oprindelse i Norge og antidumpingproceduren vedrørende importen af opdrættede atlanterhavslaks med oprindelse i Chile og på Færøerne EUT L 133 af 29.5.2003 s. 1 (betragtning 25) – kriterier, som også blev anset for vigtige i udtagningen af den chilenske stikprøve, var repræsentativt hjemmemarkedssalg og en betydelig produktion.

(55) Stikprøveudtagningen af eksporterende producenter var ikke kun baseret på eksportmængden, men også på de forskellige BEV-modeller, der solgtes i forskellige markedssegmenter (dvs. "varetyper"), virksomhedernes/gruppernes repræsentativitet med hensyn til den potentielle berettigelse i forbindelse med ordningerne i notatet om bevisernes tilstrækkelighed og den samlede produktionskapacitet, herunder den uudnyttede kapacitet. I betragtning af alle disse faktorer taget under ét blev stikprøven anset for at være den mest repræsentative stikprøve, der med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed. Stikprøveudtagningen var i fuld overensstemmelse med bestemmelserne i grundforordningens artikel 27 under hensyntagen til sagens særlige omstændigheder. I lyset af stikprøvens store repræsentativitet hvad angår kriterierne i betragtning 49 og den tid, der var til rådighed til undersøgelsen, fandt Kommissionen ikke, at det var hensigtsmæssigt at udtage endnu en eksporterende producent til stikprøven. Teslas anmodning om at blive udtaget til stikprøven blev derfor afvist.

(56) Desuden hævdede GOC, at Kommissionen ikke fremlagde den ønskede præcisering af stikprøveudtagningen af de eksporterende producenter, navnlig med hensyn til overvejelserne og den relative vægtning af de fire kriterier, der blev taget i betragtning ved stikprøveudtagningen, grundlaget for at fastsætte eksportsalget for de forskellige markedssegmenter, grundlaget for at vurdere, om grupperne af eksporterende producenter potentielt var berettigede til subsidieordningerne og tilgængeligheden af uudnyttet kapacitet samt betydningen af Kommissionens beslutning om at basere sig på stikprøvebesvarelserne i forbindelse med stikprøveudtagningen, uden at dette berører andre grupper af eksporterende producenter, og uanset om de eventuelt er tilknyttede.

(57) Kommissionen fandt, at dens udtagelse af tre virksomhedsgrupper var den mest repræsentative mængde, den kunne undersøge inden for den tid, der var til rådighed, og for hvilken den ikke kun undersøgte absolutte tal for produktion, salg og eksport, men tog en række yderligere elementer i betragtning for at vurdere stikprøvens repræsentativitet, herunder de forskellige BEV-modeller, der solgtes i forskellige markedssegmenter, virksomhedernes/gruppernes repræsentativitet med hensyn til den potentielle berettigelse i forbindelse med de ordninger, der er anført i notatet om bevisernes tilstrækkelighed, og den samlede produktionskapacitet, herunder uudnyttet kapacitet, baseret på oplysningerne i stikprøveskemaet. Der blev anvendt en samlet tilgang ved vurderingen af disse elementer, hvor ingen af de enkelte elementer blev anset for at være afgørende. Markedssegmenterne blev taget i betragtning ud fra offentligt tilgængelige oplysninger om de modeller, som de eksporterende producenter solgte på EU-markedet. Som anført i notatet om den endelige stikprøve af eksporterende producenter anså Kommissionen berettigelsen til subsidieordninger for de stikprøveudtagne eksporterende producenter for at være et objektivt kriterium, der skulle sikre, at stikprøven er repræsentativ for subsidieringsniveauet i det pågældende land. Udtagelsen blev baseret på de stikprøveskemaer, der var modtaget fra de samarbejdsvillige eksporterende producenter, og som skulle omfatte alle deres forretningsmæssigt forbundne parter, der er relevante for undersøgelsen. Da disse besvarelser er selverklæret, gjorde Kommissionen det klart, at enhver yderligere vurdering med hensyn til disse stikprøveudtagne eksporterende producenters forretningsmæssigt forbundne parter kunne være berettiget.

(58) Ifølge GOC og CCCME blev der i den endelige stikprøveafgørelse ikke givet nogen begrundelse for at udelukke den største kinesiske eksporterende producent Tesla fra stikprøven af eksporterende producenter.

(59) Tesla var rent faktisk en af de største eksporterende producenter hvad angår eksport til Unionen i undersøgelsesperioden. I modsætning til CCCME's påstand og som forklaret i betragtning 54 og 57 bør stikprøveudtagningen dog ikke udelukkende baseres på den største produktions-, salgs- eller eksportmængde, men på den største repræsentative mængde. Som anført i notatet om den endelige stikprøve af eksporterende producenter blev den endelige stikprøve anset for i tilstrækkelig grad at repræsentere de eksporterende producenter af BEV'er, der opererer i Kina, og var baseret på den største repræsentative produktions-, salgs- eller eksportmængde til Unionen i undersøgelsesperioden, som med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed, under hensyntagen til elementerne i betragtning 57. Kommissionen afviste derfor GOC's og CCCME's påstand.

(60) Tesla hævdede endvidere, at Kommissionen ikke udtog hele grupper, men kun udvalgte nogle af de eksporterende producenter og forretningsmæssigt forbundne virksomheder i den stikprøveudtagne gruppe.

(61) Denne bemærkning er faktuelt ukorrekt. Kommissionen foretog ikke sin stikprøve på grundlag af individuelle virksomheder, men på grundlag af grupper, der var identificeret i oplysningerne i stikprøvebesvarelserne. Alle producerende enheder, der tilhører sådanne grupper, indgår i stikprøven, uanset om de er nævnt individuelt i notatet om den endelige stikprøve af eksporterende producenter.

(62) Desuden påpegede både GOC og CCCME, at der diskrimineres mod kinesiske varemærker, når der udvælges tre kinesisk-ejede virksomheder, og der ikke udtages stikprøver af udenlandsk ejede virksomheder eller joint ventures. GOC, BYD og Tesla påpegede, at notatet om bevisernes tilstrækkelighed, som Kommissionen baserede sin vurdering af den potentielle berettigelse til subsidieordningerne og stikprøveudtagningen på, er partisk og med vilje identificerede og sigtede mod visse producenter i Kina. GOC, CCCME, Tesla og GWM hævdede, at Kommissionen ved at udtage en stikprøve på grundlag af kriterier, der sandsynligvis ville medføre en positiv konklusion med hensyn til trussel om skade, ikke opfyldte forpligtelsen til at foretage en objektiv undersøgelse af skaden, jf. grundforordningens artikel 8, stk. 1. Alle de parter, der fremsatte bemærkninger, understregede manglen på tilstrækkelig fremlæggelse af oplysninger hvad angår den fulgte metode og den analyse, der blev foretaget for at udtage stikprøven.

(63) Kommissionen afviste argumentet om, at den handlede på en diskriminerende måde. Som forklaret i notatet til sagen om udtagelsen af en endelig stikprøve har nogle af de stikprøveudtagne grupper for det første joint ventures med europæiske bilfabrikanter. For det andet finder foranstaltninger, der er indført som et resultat af denne undersøgelse, anvendelse på alle BEV'er, der produceres i og eksporteres fra Kina, uanset de eksporterende producenters ejerskabsforhold. For det tredje er de fleste af de virksomheder/grupper, der gav sig til kende med henblik på at indgå i stikprøven, enten helt eller delvist kinesisk ejede og/eller har joint venture-aftaler med udenlandske partnere.

(64) Den potentielle berettigelse til de ordninger, der er anført i notatet om bevisernes tilstrækkelighed, var et blandt flere elementer, som Kommissionen tog i betragtning for at sikre den største repræsentativitet for BEV-producenterne og for at underbygge stikprøvens repræsentativitet, jf. grundforordningens artikel 27. Endvidere er den potentielle berettigelse til subsidieordningerne et element, der langt fra er partisk, men er et objektivt kriterium, der har til formål at sikre, at stikprøven er repræsentativ for subsidieringsniveauet i det pågældende land. Da Kommissionen anvendte en potentiel berettigelse som kriterium for udvælgelse blandt samarbejdsvillige eksporterende producenter, udtog den således ikke virksomheder med den største subsidiering, da de specifikke beløb til disse virksomheder var ukendte på tidspunktet for afgørelsen om stikprøveudtagning. Det forhold, at en virksomhed på forhånd kan være berettiget til at modtage subsidier fra en bestemt subsidieordning, betyder desuden ikke automatisk, at en sådan virksomhed drog fordel af en sådan ordning i undersøgelsesperioden. Kommissionen fandt derfor, at virksomhederne ikke godtgjorde, hvordan Kommissionen anlagde et åbenbart urigtigt skøn ([13]) ved stikprøveudtagningen af eksportørerne, som ville have ført til vildledende resultater og udgjort en tilsidesættelse af forpligtelsen til at foretage en objektiv undersøgelse af skade, i hvilket tilfælde Kommissionen minder om, at den også har vide skønsbeføjelser ([14]).

(65) Endelig var metoden i forbindelse med stikprøveudtagning i modsætning til, hvad nogle parter fremførte, allerede blevet forklaret i detaljer i notatet om den foreløbige stikprøve, der blev offentliggjort den 25. oktober 2023.

(66) Den eksporterende producent GWM anmodede om at indgå i stikprøven og om at få én stikprøveudtagen virksomhed fjernet, idet GWM hævdede, at den udvalgte virksomhed ikke var tilstrækkelig repræsentativ for hele BEV-industrien i Kina hvad angår mærke, teknologi og prisfastsættelse for dens vigtigste BEV-model, der blev eksporteret til Unionen. Ifølge GWM burde virksomheden indgå i stikprøven, fordi den var en af de få eksporterende producenter, der rettidigt havde indsendt de ønskede stikprøveoplysninger, og var en af de største repræsentative BEV-eksportører i Kina i betragtning af de betydeligt forskellige BEV-modeller, som virksomheden eksporterede til Unionen, dens geografiske placering, dens overholdelse af produktsikkerhed og miljøteknologi, dens betydelige FoU-investeringer og den vertikale integration af dens forsyningskædesystem.

([13]) Sag T-30/19 og T-72/19, *CRIA og CCCMC mod Kommissionen*, af 4.5.2022, (T-30/19) (præmis 115 – Det skal i øvrigt bemærkes, at konstateringen af, om der foreligger skade og størrelsen af den skade, der er forvoldt erhvervsgrenen i Unionen, samt af, om der foreligger årsagssammenhæng, kræver, at der foretages en bedømmelse af komplicerede økonomiske omstændigheder, inden for rammerne af hvilke EU-institutionerne råder over vide skønsbeføjelser).

([14]) *Ibid.*

(67) Alle virksomheder, der gav sig til kende i forbindelse med stikprøveudtagningen, indsendte deres svar inden for den frist, der var fastsat i indledningsmeddelelsen, eller inden for den aftalte frist efter begrundede anmodninger om forlængelse. Som anført i betragtning 53-57 anså Kommissionen den udvalgte stikprøve for at være den mest repræsentative stikprøve, som med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed. Stikprøveudtagningen var i fuld overensstemmelse med bestemmelserne i grundforordningens artikel 27 under hensyntagen til sagens særlige omstændigheder. Da ingen af GWM's argumenter kunne afkræfte Kommissionens valg af stikprøve, blev GWM's anmodning om at blive udtaget til stikprøven afvist.

(68) CCCME, BYD, GWM og Tesla fremførte derudover, at den uudnyttede kapacitet ikke kunne betragtes som en faktor, der skulle anvendes til at fastlægge en stikprøve, men er en faktor, der bør evalueres i løbet af undersøgelsen.

(69) Denne undersøgelse er baseret på en trussel om skade. Derfor blev oplysninger om de eksporterende producenters potentielle salg i den nærmeste fremtid anset for at være af betydning for udtagningen af en repræsentativ stikprøve. Forekomsten af uudnyttet kapacitet som et af de elementer, der understøtter Kommissionens beslutning om stikprøven, udelukkede ikke, at denne faktor blev evalueret i løbet af undersøgelsen med henblik på at fastslå, om der var trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen.

(70) Ud fra ovenstående besluttede Kommissionen at beholde den foreslåede stikprøve som den endelige stikprøve.

(71) NIO anmodede i sine bemærkninger efter stikprøvebeslutningen om yderligere præciseringer af sin særlige situation blandt de producenter, der ikke indgik i stikprøven.

(72) Kommissionen behandlede deres bemærkninger i et særskilt indlæg, der kun blev sendt til virksomheden.

(73) Efter stikprøveudtagningen fandt der en høring sted den 8. november 2023 med Smart, som anmodede om ikke at blive betragtet som en del af Geely Group, men som en separat eksporterende producent. I forbindelse med denne anmodning baserede Smart sig navnlig på resultaterne fra Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Konkurrence i en fusionsprocedure med hensyn til produktionen af Smart-BEV'er i Kina ([15]).

(74) Kommissionen afviste denne påstand. For det første træffes fusionsafgørelser på et andet retsgrundlag end grundforordningen, som fastsætter andre mål og kræver forskellige typer vurderinger. For det andet fremgik det af fusionsbeslutningen, at joint venture-enheden mellem Daimler og Geely er et fuldt funktionsdygtigt joint venture, men at der ikke blev truffet konklusioner med hensyn til dets afhængighed af Geely Group. Faktisk viste beslutningen, at Smarts produktions- og distributionsaktiviteter i Kina udføres af et joint venture med Geely. Desuden falder salg og markedsføring i Unionen også ind under joint venture-enheden. I betragtning af den eksisterende forretningsforbindelse mellem Smart og Geely Group forekom de to parter desuden klart at være forretningsmæssigt forbundne, jf. artikel 127 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 ([16]). På dette grundlag konkluderede Kommissionen, at Smart bør behandles som en del af Geely Group.

(75) CCCME anså rapporteringskravene for de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter for at være alt for byrdefulde, navnlig hvad angår de oplysninger, der blev anmodet om fra forretningsmæssigt forbundne leverandører af inputmaterialer, og oversættelsen af årsrapporterne.

(76) I notatet om bevisernes tilstrækkelighed anføres det, at GOC's subsidiering spredte sig til hele BEV-industriens produktions- og forsyningskæde, bl.a. ved levering af dele og komponenter mod utilstrækkeligt vederlag. Kommissionen fandt, at de ønskede oplysninger fra de stikprøveudtagne eksporterende producenters forretningsmæssigt forbundne parter var nødvendige for at kunne vurdere, om der forelå udligningsberettigede subsidier vedrørende dele og komponenter til BEV-køretøjer, herunder batterier, og afviste derfor CCCME's påstand.

([15]) Sag M.9360 – Daimler / Geely / JV, Kommissionens afgørelse af 10.12.2019, i henhold til artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 og artikel 57 i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

([16]) EUT L 343 af 29.12.2015, s. 558.

1.5.4. *Spørgeskemabesvarelser og kontrolbesøg*

(77) Kommissionen fremsendte spørgeskemaer til GOC, de tre stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter, de fire stikprøveudtagne EU-producenter og to brugere.

(78) Kommissionen modtog spørgeskemabesvarelser fra GOC, de tre stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter, de fire stikprøveudtagne EU-producenter og to brugere.

(79) Kommissionen indhentede og efterprøvede alle de oplysninger, som den anså for nødvendige med henblik på en konstatering af subsidiering, deraf følgende skade (herunder trussel om skade) og Unionens interesser.

(80) Der blev aflagt kontrolbesøg i henhold til grundforordningens artikel 26 hos følgende virksomheder:

EU-producenter og deres forretningsmæssigt forbundne virksomheder:

— Virksomhed 7

— Virksomhed 17

— Virksomhed 18

— Virksomhed 27

Brugere:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Eksporterende producenter i Kina og deres forretningsmæssigt forbundne virksomheder:

— BYD Group

  — Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, Kina

  — Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, Kina

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Kina

  — BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, Kina

  — BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, Kina

  — BYD Europe B.V., Nederlandene

  — BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, Kina

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, Kina

  — BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, Kina

  — BYD Hong Kong, Hong Kong SAR

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, Kina

  — Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, Kina

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, Kina

  — Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, Kina

  — Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, Kina

  — Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, Kina

  — Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, Kina

- Hefei BYD Co., Ltd., Hefei, Kina
- Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Hengyang, Kina
- Jinan BYD Auto Co., Ltd., Jinan, Kina
- Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Jinan, Kina
- Nanjing BYD Co., Ltd., Nanjing, Kina
- Shanghai BYD Co., Ltd., Shanghai, Kina
- Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Taiyuan, Kina
- Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Wuwei, Kina
- Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Xi'an, Kina
- Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Xi'an, Kina
- Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Xi'an, Kina

— Geely Group

- 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 (eksportsalg) 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., Ningbo-filial
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Wuhan-filial
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Chengdu-filial
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., hovedkontor
- Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Göteborg, Sverige
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Tyskland

— SAIC Group

- 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) Som fremhævet i afsnit 3.3 stod Kommissionen over for samarbejdsproblemer, hvor flere stikprøveudtagne kinesiske grupper undlod at indsende spørgeskemabesvarelser for visse virksomheder eller indsendte ufuldstændige eller ingen oplysninger om deres virksomhedsstruktur eller produktionsomkostninger. På det grundlag havde Kommissionen ikke et fuldstændigt overblik over de virksomheder, der skulle indsende en spørgeskemabesvarelse, eller over den andel, de repræsenterede i de samlede produktionsomkostninger.

(82) Ud fra de foreliggende oplysninger besluttede Kommissionen derfor at fokusere på BEV-producenter, leverandører af de vigtigste inputmaterialer og andre virksomheder, der var involveret i finansierings- og forsknings- og udviklingsaktiviteter, og som indsendte en spørgeskemabesvarelse og kunne verificeres i perioden forud for indførelsen af midlertidige foranstaltninger.

(83) Selv om Kommissionen også modtog spørgeskemabesvarelser fra andre forretningsmæssigt forbundne virksomheder, hvis aktiviteter faldt ind under de aktiviteter, der krævede indgivelse af en spørgeskemabesvarelse, var Kommissionen ikke i stand til at vurdere disse besvarelser i perioden forud for indførelsen af midlertidige foranstaltninger. Kommissionen forbeholder sig ret til at vurdere de pågældende besvarelser indtil den endelige fase af denne procedure.

1.5.5. *Påstande vedrørende gennemsigtighed og procedure*

(84) Ifølge GOC bekræftede det forhold, at MLex syntes at have flere oplysninger om stikprøven af EU-BEV-producenterne end de interesserede parter, at undersøgelsen ikke var gennemsigtig og påvirkede de interesserede parters ret til en retfærdig procedure.

(85) Kommissionen var ikke enig i denne påstand. Som nævnt i betragtning 43 kan Kommissionen ikke fremsætte bemærkninger til indholdet af presseforlydender, og de relevante oplysninger findes i sagsakterne i denne undersøgelse. Kommissionen har tilføjet alle relevante oplysninger til undersøgelsens ikkefortrolige dossier rettidigt og har givet parterne rig mulighed for at fremsætte bemærkninger. Alle modtagne bemærkninger blev behørigt vurderet af Kommissionen i løbet af undersøgelsen og er forklaret i det relevante afsnit i denne forordning.

(86) CCCME hævdede, at Kommissionen forsinkede medtagelsen i det ikkefortrolige dossier af undersøgelsen af EU-erhvervsgrenens spørgeskemabesvarelser, hvilket stod i skarp kontrast til den hastighed, hvormed Kommissionen uploadede de ikkefortrolige udgaver af de kinesiske eksporterende producenters spørgeskemabesvarelser. Ifølge CCCME bidrog disse forsinkelser til den manglende gennemsigtighed med hensyn til EU-erhvervsgrenen for BEV'er og skadesaspekterne i forbindelse med undersøgelsen.

(87) Kommissionen er ikke enig i denne påstand. Som forklaret i betragtning 12 og 13 blev EU-producenterne indrømmet anonymitet. Kommissionen var derfor nødt til nøje at kontrollere, at de dokumenter, som EU-erhvervsgrenen havde fremlagt, ikke utilsigtet afslørede EU-producenternes identitet og dermed bragte den indrømmede anonymitet i fare. Denne kontrol var tidskrævende. CCCME og andre interesserede parter havde rigelig tid til at fremsætte bemærkninger til spørgeskemabesvarelserne, efter at de var blevet tilføjet undersøgelsens ikkefortrolige dossier.

(88) CCCME hævdede, at den manglende korrespondance i det ikkefortrolige dossier mellem Kommissionen og ACEA var et klart tegn på manglende gennemsigtighed i undersøgelsen, idet data om makroøkonomiske indikatorer normalt blev fremlagt af brancheorganisationer. CCCME anmodede Kommissionen om at præcisere, hvordan makroøkonomiske data ville blive indsamlet og evalueret i forbindelse med undersøgelsen.

(89) Kommissionen var ikke enig i denne påstand. Der er ikke noget lovkrav om, at Kommissionen skal indhente data om makroøkonomiske indikatorer fra en brancheorganisation som ACEA. Kommissionen kan også benytte andre informationskilder. Disse kilder og vurderingen af de makroøkonomiske indikatorer findes i afsnittet "*Skade*". Kommissionen kunne ikke oplyse kilden og metoden til vurdering af de makroøkonomiske indikatorer, før undersøgelsen blev afsluttet i den foreløbige fase.

(90) CCCME bemærkede, at virksomhed 29 fremlagde visse oplysninger men kun i en fortrolig udgave, og at de interesserede parter derfor var forhindret i at forstå og fremsætte bemærkninger til oplysningerne fra virksomhed 29. CCCME anmodede derfor Kommissionen om at stille disse oplysninger til rådighed i det ikkefortrolige dossier.

(91) Kommissionen kontrollerede disse oplysninger og konkluderede, at de ikke kunne sammenfattes på en meningsfuld måde. Desuden anvendte Kommissionen ikke disse særlige oplysninger i den nuværende undersøgelse. Anmodningen blev derfor afvist.

(92) Den ikkefortrolige udgave af de vigtigste oplysninger, der blev anmodet om i tabellerne i spørgeskemaet for de stikprøveudtagne EU-producenter, blev tilføjet — på et indekseret og konsolideret grundlag (dvs. data fra de stikprøveudtagne EU-producenter blev aggregeret) i det ikkefortrolige dossier i Kommissionens undersøgelse. Kommissionen fandt det hensigtsmæssigt, at der ikke blev tilføjet en ikkefortrolig udgave af de respektive tabeller for hver EU-producent separat for at beskytte anonymiteten af de stikprøveudtagne EU-producenters identitet, da der var risiko for, at tendenserne i indekserne pr. virksomhed utilsigtet kunne afsløre identiteten af de stikprøveudtagne EU-producenter og dermed bringe anonymiteten i fare.

(93) I den forbindelse anmodede CCCME Kommissionen om en præcisering af i), hvordan begrundelsen for Kommissionens ændring i praksis, jf. betragtning 92, blev understøttet af fakta om sagsforløbet, fordi hver af de stikprøveudtagne EU-producenter fremlagde deres individuelt indekserede data for flere af de økonomiske indikatorer (herunder for produktionskapacitet, produktion, salgsmængde og -værdi til forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne parter samt beskæftigelse) for den periode, der blev undersøgt i stikprøvebesvarelserne, som blev gjort tilgængelige i det ikkefortrolige dossier i undersøgelsen, ii) hvordan de individuelt indekserede data og dermed forbundne tendenser vedrørende de resterende skadesindikatorer kunne afsløre en EU-BEV-producents identitet, og iii) hvordan de individuelt indekserede data for de fire EU-producenter kunne føre til en afsløring af deres identitet, når dataene om de økonomiske indikatorer og navnlig for BEV'er ikke var offentligt tilgængelige i årsrapporter eller anden dokumentation fra EU-BEV-producenter, selv om de fleste af EU-BEV-producenterne også producerede andre køretøjstyper end BEV'er.

(94) CCCME anmodede derfor Kommissionen om i det ikkefortrolige dossier i undersøgelsen at tilføje de indekserede data pr. virksomhed for de fire stikprøveudtagne EU-BEV-producenter, da der ikke var nogen risiko for identifikation af EU-BEV-producenterne på grundlag af disse data. CCCME mindede også om, at disse oplysninger var relevante for fremlæggelsen af CCCME's forsvar af følgende årsager: i) de stikprøveudtagne EU-BEV-producenters identitet er blevet holdt fortrolig, og der var ingen mulighed for at vide, hvordan virksomhederne rent faktisk klarede sig, og om de stod over for en trussel om skade på grund af BEV-importen fra Kina, ii) de aggregerede indekserede data, som Kommissionen havde stillet til rådighed, indeholdt ikke meningsfulde oplysninger og syntes faktisk at være ukorrekte, iii) de virksomhedsspecifikke indekserede data ville gøre det muligt for CCCME at forstå den økonomiske situation for de stikprøveudtagne EU-producenter, da deres data vil danne grundlag for vurderingen af de mikroøkonomiske indikatorer og underbud/målprisunderbud, og iv) selv om CCCME ikke havde mulighed for at kontrollere nøjagtigheden af data, der indberettes af EU-BEV-producenterne, ville CCCME med en virksomhedsspecifik indeksering i hvert fald kunne sammenligne data, der oprindeligt var anført i stikprøvebesvarelsen og efterfølgende i spørgeskemabesvarelserne.

(95) Kommissionen anførte, at EU-markedet for BEV'er består af et lille antal producentgrupper. Der foreligger en betydelig mængde offentlige oplysninger og meget detaljerede abonnementsbaserede oplysninger vedrørende EU-erhvervsgrenen for BEV'er, som CCCME kunne få adgang til. Der er derfor stor risiko for, at tendensen i de økonomiske og finansielle oplysninger, som Kommissionen anmodede om i spørgeskemaet, sammen med visse offentlige og abonnementsbaserede oplysninger kan gøre de respektive virksomheder genkendelige og dermed bringe anonymiteten i fare.

(96) Derudover var de oplysninger, der blev anmodet om i stikprøveskemaerne, betydeligt mindre detaljerede end de oplysninger, der blev anmodet om i spørgeskemaet. For så vidt angår økonomiske og finansielle oplysninger blev der i stikprøveskemaet f.eks. anmodet om oplysninger om i) produktionsmængde, ii) produktionskapacitet, iii) den samlede salgsmængde og -værdi i Unionen, iv) salgsmængden og -værdien til forretningsmæssigt forbundne virksomheder og v) antal ansatte. Ud over disse oplysninger omfattede de respektive sagsakter med konsoliderede indekser, der var blevet tilføjet i undersøgelsens ikkefortrolige dossier, også oplysninger om i) den gennemsnitlige salgspris for det samlede salg, for salget på EU-markedet til ikke forretningsmæssigt forbundne og forretningsmæssigt forbundne kunder, ii) mængde, værdi og priser ved eksportsalget til ikke forretningsmæssigt forbundne og forretningsmæssigt forbundne kunder, iii) gennemsnitlige produktionsomkostninger pr. enhed, iv) fortjeneste før skat i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne og forretningsmæssigt forbundne kunder, v) kapacitetsudnyttelse, vi) slutlagermængde, vii) arbejdskraftomkostninger ved BEV'er, viii) likviditet, ix) samlede anlægsaktiver anvendt til produktion af den undersøgte vare, x) investeringsafkast, xi) samlede investeringer i den undersøgte vare og xii) samlede afskrivninger af den undersøgte vare.

(97) Kommissionen tilføjede også de pågældende sagsakter til det ikkefortrolige dossier i undersøgelsen, efter at de stikprøveudtagne EU-producenter havde indsendt deres spørgeskemabesvarelse. De pågældende sagsakter var derfor baseret på ikke-verificerede data. Efter en kontrol af dataene tilføjede Kommissionen reviderede sagsakter til undersøgelsens ikkefortrolige dossier. Kommissionen analyserede denne påstand i lyset af de reviderede oplysninger og fandt, at påstanden ikke længere var gældende. Desuden tilføjede Kommissionen også i dossieret procenttal for repræsentativiteten baseret på de stikprøveudtagne EU-producenters salg og produktion, efter at dataene fra de stikprøveudtagne EU-producenter var blevet kontrolleret.

(98) På grundlag af ovenstående blev anmodningen derfor afvist.

(99) CCCME anmodede også om, at Kommissionen som alternativ til anmodningen i betragtning 94 skulle fremlægge aggregerede data for de fire stikprøveudtagne EU-producenter for hver af skadesindikatorerne i absolutte tal eller i numeriske intervaller.

(100) Som forklaret i betragtning 95 har Kommissionen fremlagt de mikroøkonomiske indikatorer i absolutte værdier i afsnittet "*Skade*". De resterende makroøkonomiske indikatorer, som Kommissionen også præsenterede i afsnittet "*Skade*", er ikke kun baseret på data fra de stikprøveudtagne EU-producenter, men på data fra hele Unionen som forklaret i afsnittet "*Skade*". Anmodningen blev derfor afvist.

(101) For så vidt angår de stikprøveudtagne EU-producenters salgsmængde anmodede CCCME Kommissionen om at fremlægge i) procentdelen af de fire stikprøveudtagne EU-producenters salg direkte til uafhængige kunder og til forretningsmæssigt forbundne virksomheder i den betragtede periode i og uden for Unionen, ii) den geografiske dækning af EU-producenternes salg til forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne parter, iii) oplysninger, om hvorvidt alt EU-salg til de forretningsmæssigt forbundne parter skete til forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der har udfyldt bilag I til spørgeskemaet, og iv) hvor stor en procentdel af de fire stikprøveudtagne EU-producenters samlede EU-produktion, der blev eksporteret i hvert år i den betragtede periode. CCCME hævdede også, at hvis ikke alle de forretningsmæssigt forbundne virksomheder har udfyldt bilag I, ville dette indebære, at salget til uafhængige kunder ikke ville svare til 38 % af salget i Unionen som angivet af Kommissionen i notatet til dossieret vedrørende stikprøven af EU-producenter.

(102) For så vidt angår salget til ikke forretningsmæssigt forbundne og forretningsmæssigt forbundne virksomheder i Unionen fremlagde Kommissionen yderligere præciseringer i notatet til dossieret af 4. juni 2024 ([17]), hvori den anførte, at den indsamlede oplysninger om dette salg på prisniveauet for den første ikke forretningsmæssigt forbundne kunde og konsoliderede dette salg med de stikprøveudtagne EU-producenters salg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder. Hvad angår salget uden for Unionen, mindes der om, at undersøgelsens formål bl.a. er at vurdere den økonomiske og finansielle situation for EU-erhvervsgrenens produktion og salg i Unionen og ikke uden for Unionen. Virkningen af EU-erhvervsgrenens eksport blev forklaret i betragtning 1183-1185. Derudover var den geografiske dækning af de stikprøveudtagne EU-producenters salg i sagens natur fortrolig, og de kinesiske eksporterende producenter blev heller ikke anmodet om at indgive disse oplysninger i det ikkefortrolige dossier. CCCME forklarede heller ikke, hvorfor disse særlige oplysninger var relevante.

(103) CCCME anmodede også Kommissionen om at fremlægge oplysninger om forholdet mellem produktionskapaciteten og produktionen af BEV'er og andre køretøjstyper i den betragtede periode.

(104) Kommissionen mindede om, at den nuværende undersøgelse kun omfattede BEV'er, og at produktionskapaciteten og produktionen af andre køretøjer hos de stikprøveudtagne EU-producenterne derfor var irrelevant. Anmodningen blev derfor afvist.

(105) CCCME bad Kommissionen om at fremlægge listen over medlemsstater, der var omfattet af de stikprøveudtagne EU-producenter, og hævdede, at de stikprøveudtagne EU-producenters geografiske placering er blevet fremlagt i sager, hvor EU-producenter var blevet indrømmet anonymitet.

(106) Kommissionen mindede om, at der var et lille antal grupper af BEV-producenter i Unionen. Desuden er den geografiske placering af deres produktion offentlig information. I dette tilfælde kunne Kommissionen derfor ikke fremlægge oplysninger om den geografiske placering af de stikprøveudtagne EU-producenter, da dette kunne gøre de respektive virksomheder genkendelige og dermed bringe anonymiteten i fare. Anmodningen blev derfor afvist.

(107) CCCME bad også Kommissionen om at fremlægge i) en kombineret liste over varekontrolnumre solgt af de fire stikprøveudtagne EU-producenter i den betragtede periode i og uden for Unionen, med en opdeling mellem salg til forretningsmæssigt forbundne virksomheder og til ikke forretningsmæssigt forbundne virksomheder, ii) markedssegmenter, der er omfattet af EU-BEV-producenternes salg til forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne virksomheder i og uden for Unionen, og iii) vareegenskaber, der anmodes om i tabellen med overskriften *"Vareegenskaber"* i spørgeskemaet til EU-producenter.

(108) Kommissionen anførte, at den i spørgeskemaet kun anmodede om oplysninger på varekontrolnummerniveau for undersøgelsesperioden og ikke for hele den betragtede periode. Det skete for både de stikprøveudtagne EU-producenter og de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter. Kommissionen kunne følgelig ikke forelægge CCCME oplysninger, som den ikke havde. Desuden er oplysningerne om varekontrolnumre og vareegenskaber for hver af de stikprøveudtagne EU-producenter og kinesiske eksporterende producenter i sagens natur fortrolige, og de kunne derfor ikke tilføjes i undersøgelsens ikkefortrolige dossier. Varekontrolnumrene oplyses normalt i den individuelle fremlæggelse af oplysninger for de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter og EU-producenter, når varekontrolnumrene ikke er fortrolige. Hvad angår markedssegmenter, fandt Kommissionen, jf. betragtning 1040-1048, det ikke nødvendigt at foretage en markedssegmenteringsanalyse. Anmodningen blev derfor afvist.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Bemærkninger til indledningen*

(109) Der blev modtaget bemærkninger til indledningen af undersøgelsen fra GOC, CCCME og virksomhed 24.

(110) Ifølge GOC er undersøgelsen rent politisk og diskriminerende, og Unionen har bevilget sig selv milliarder af euro i subsidier til opbygning af en BEV-forsyningskæde i de seneste år og vil fortsat subsidiere sin BEV-industri i fremtiden. GOC fandt, at denne undersøgelse var skadelig for udviklingen af den globale BEV-industri, navnlig da de kinesiske forsyningskæder og Unionens BEV-forsyningskæder er indbyrdes afhængige og dybt integrerede, og at den vil skabe hindringer for bilaterale bestræbelser på at bekæmpe klimaændringer.

(111) Ikke alle subsidier er udligningsberettigede i henhold til SCM-aftalen, og denne undersøgelse er begrænset til subsidier, der ydes i Kina til fordel for eksporterende producenter af den pågældende vare. Under alle omstændigheder påvirker GOC's påstande ikke Kommissionens foreløbige konklusioner om, at GOC har ydet subsidier til de eksporterende producenter af BEV'er, som er udligningsberettigede i henhold til SCM-aftalen og grundforordningen. I modsætning til GOC's påstand skaber de udligningsberettigede kinesiske subsidier illoyale konkurrenceforhold, som kun vil hæmme udviklingen af den globale BEV-industri, navnlig EU-erhvervsgrenen. Bilaterale bestræbelser på at bekæmpe klimaændringer kan ikke bygge på illoyal konkurrence fra subsidierede BEV'er til lave priser, men bør baseres på lige vilkår, hvor fair konkurrence og innovation vil være drivkraften i den grønne omstilling. Disse påstande blev derfor afvist.

(112) GOC hævdede, at den ikke fik en meningsfuld og passende mulighed for konsultationer forud for indledningen af undersøgelsen, jf. SCM-aftalens artikel 13.1, da Kommissionen offentligt havde bekendtgjort indledningen af undersøgelsen, inden den indbød GOC til konsultationer, som var planlagt i en national ferieperiode i Kina, hvilket påvirkede GOC's mulighed for at gennemføre passende konsultationer negativt. GOC hævdede også, at den ikke blev forelagt oplysninger eller beviser vedrørende varedækningen, de særlige omstændigheder, der begrundede undersøgelsen på eget initiativ, EU-erhvervsgrenens sammensætning, de oplysninger og beviser, der lå til grund for påstandene om subsidiering, data vedrørende truslen om skade og data, der lå til grund for årsagssammenhængen. Derudover omfattede høringerne forud for indledningen af undersøgelsen ikke alle påståede subsidieordninger.

(113) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 10, stk. 7, og SCM-aftalens artikel 13.1 indbød Kommissionen GOC til konsultationer med henblik på at afklare situationen vedrørende de påståede subsidier forud for indledningen af undersøgelsen. Meddelelsen fra Kommissionens formand i talen om Unionens tilstand den 13. september 2023 om, at Kommissionen ville iværksatte en antisubsidieundersøgelse af elkøretøjer fra Kina, udgjorde ikke indledningen af undersøgelsen. GOC modtog den 22. september 2023 en verbalnote, hvori GOC blev underrettet om Europa-Kommissionens beslutning om at indlede en antisubsidieprocedure på eget initiativ. Det skete forud for den nationale ferieperiode i Kina. Sammen med denne verbalnote fik GOC fremlagt et sammendrag af subsidieringen og truslen om skade, som indeholdt tilstrækkelige beviser for forekomsten af udligningsberettigede subsidier, skade og årsagssammenhæng. Hverken grundforordningens artikel 11, stk. 8, eller SCM-aftalens artikel 13.1 krævede, at Kommissionen på eget initiativ skulle sende alle sagsakter til GOC forud for indledningen af undersøgelsen. De ordninger, der angiveligt ikke var omfattet af konsultationerne, er ikke andre subsidier, der er identificeret, men falder ind under de ordninger, som blev drøftet mellem Kommissionen og GOC under konsultationerne. Disse påstande blev derfor afvist.

(114) GOC hævdede, at dens ret til forsvar var påvirket af Kommissionens afvisning af en passende fristforlængelse, selv om GOC fremlagde en række grunde til en sådan forlængelse.

(115) Indledningsmeddelelsen fastsætter i afsnit 9, at der kun bør anmodes om fristforlængelser under ekstraordinære omstændigheder, og at de kun vil blive indrømmet, hvis det behørigt begrundes, at de er berettigede. Den præciserede endvidere, at for så vidt angår frister for indgivelse af andre oplysninger end spørgeskemabesvarelser, vil forlængelser være begrænset til tre dage, medmindre der påvises ekstraordinære omstændigheder. GOC påviste ikke omstændigheder af en så ekstraordinær karakter, at det ville kunne berettige en fristforlængelse på mere end tre dage. På grund af den weekend, der faldt inden for denne forlængelse på tre dage, blev GOC indrømmet en forlængelse på fire kalenderdage. Påstanden blev derfor afvist.

(116) GOC og CCCME hævdede også, at kravene for at indlede en undersøgelse på eget initiativ i henhold til grundforordningens artikel 10, stk. 8, ikke var opfyldt. Ifølge GOC og CCCME undlod Kommissionen at fastslå, at der forelå særlige omstændigheder, der kunne berettige indledningen af en undersøgelse, uden at have modtaget en skriftlig klage fra eller på vegne af EU-erhvervsgrenen. GOC gjorde gældende, at EU-erhvervsgrenen for BEV'er selv kunne have indgivet en klage, og det forhold, at den ikke havde gjort det, var et klart bevis for, at der ikke forelå ekstraordinære og særlige omstændigheder, der berettigede indledningen af undersøgelsen på eget initiativ. GOC hævdede endvidere, at EU-BEV-producenterne ifølge presseforlydender offentligt modsatte sig den nuværende undersøgelse, og at dette var et klart bevis for, at der ikke var ekstraordinære og særlige omstændigheder, der berettigede indledningen af sagen på eget initiativ.

(117) I indledningsmeddelelsen har Kommissionen i tilstrækkelig grad begrundet indledningen på eget initiativ. Kommissionen fandt bl.a., at den hurtige indtrængning på markedet af den kinesiske subsidierede import af BEV'er til lave priser, som truer med at skade EU-erhvervsgrenen på uoprettelig vis, var af en særlig karakter, der berettiger indledningen af en undersøgelse på eget initiativ. Subsidieringen af den kinesiske BEV-sektor forårsagede en stor og stadig stigende tilstrømning af import af kinesisk producerede BEV'er på EU-markedet til priser, der trykker priserne eller forhindrer prisstigninger, som ellers ville have fundet sted, hvilket truede med at forvolde væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen for BEV'er, hvilket kan være uigenkaldeligt på grund af den teknologiske udvikling og det nødvendige niveau af FoU-finansiering. Muligheden for, at EU-erhvervsgrenen for BEV'er selv kunne have indgivet en klage, påvirker ikke Kommissionens konklusion om, at der i denne specifikke sag forelå særlige omstændigheder, der berettigede indledningen af undersøgelsen på eget initiativ. Derudover kommenterer Kommissionen ikke presseforlydender. Disse påstande blev derfor afvist.

(118) GOC gjorde gældende, at indledningsmeddelelsen ikke indeholdt beviser for præferencelån og eksportkreditforsikring, indeholdt utilstrækkelige beviser for ydelse af tilskud, ikke indeholdt dokumentation for levering af varer og tjenesteydelser mod utilstrækkeligt vederlag eller beviser for at undersøge indtægter, som staten har givet afkald på eller ikke indkrævet, og indeholdt en ukorrekt forståelse af skattelettelser ved eksport.

(119) Beviserne i indledningsmeddelelsen udgjorde de oplysninger, som Kommissionen med rimelighed havde adgang til forud for indledningen af undersøgelsen. Som det fremgår af notatet om bevisernes tilstrækkelighed, der indeholder Kommissionens vurdering af alle de beviser, som denne har til rådighed vedrørende Kina, og på baggrund af hvilke Kommissionen indledte undersøgelsen, var der tilstrækkelige beviser i den indledende fase, der tydede på, at de påståede subsidier var udligningsberettigede med hensyn til forekomst, beløb og art. Hvad angår alle de forskellige ordninger, der er påstand om i indledningsmeddelelsen, fremlagde Kommissionen retsgrundlaget, de specifikke forhold ved disse subsidieordninger for BEV-sektoren og, i det omfang Kommissionen havde adgang hertil, detaljerede oplysninger fra offentligt tilgængelige kilder om subsidiebeløb fra GOC til de eksporterende BEV-producenter. Kommissionen var derfor af den opfattelse, at den havde tilstrækkelige beviser for udligningsberettiget subsidiering i overensstemmelse med grundforordningen og SCM-aftalen.

(120) GOC anførte, at i undersøgelser, der blev indledt på grundlag af en klage fra EU-erhvervsgrenen, kontrolleres spørgsmålene vedrørende EU-producenternes import fra det undersøgte land og deres forbindelser med de eksporterende producenter og deres aktiviteter i Unionen generelt af Kommissionen i forbindelse med den undersøgelse af holdningstilkendegivelser, der foretages forud for indledningen af undersøgelsen. GOC anmodede derfor Kommissionen om at i) præcisere, om den i definitionen af EU-erhvervsgrenen for BEV'er i indledningsmeddelelsen tog hensyn til det forhold, at nogle EU-producenter har en produktion i Kina, nogle ejes af kinesiske virksomheder eller har en lille produktion i Unionen, ii) angive sammensætningen af EU-erhvervsgrenen for BEV'er med hensyn til antallet af producenter og producentgrupper, den samlede EU-produktion af BEV'er og den samlede mængde og værdi af salg hos EU-erhvervsgrenen for BEV'er i hvert enkelt år af den betragtede periode, iii) præcisere, om Kommissionen havde udelukket EU-BEV-producenter fra listen over de 12 producenter, der er nævnt i indledningsmeddelelsen, iv) angive den samlede mængde og værdi af EU-BEV-producenters import fra Kina og andre lande end Kina og v) angive mængden og værdien, også selv om det er i intervalform, af EU-BEV-producenternes import fra Kina i forhold til deres samlede EU-produktion og -salg.

(121) Kommissionen bemærkede, at den nuværende undersøgelse var blevet indledt på eget initiativ og ikke på grundlag af en klage. I den nuværende undersøgelse behøvede Kommissionen derfor ikke at foretage en undersøgelse af holdningstilkendegivelser. Det følger heraf, at GOC's anmodninger om præcisering og anmodningerne om oplysninger i forbindelse med indledningsmeddelelsen ikke var relevante i denne henseende, og de afvistes derfor.

(122) GOC og CCCME hævdede, at Kommissionen i indledningsmeddelelsen anvendte en række databaser selektivt og uberettiget, f.eks. Global Trade Atlas ("GTA"), Eurostat og S&P Global Mobility til forskellige aspekter af skadesvurderingen uden at forsøge at afstemme oplysningerne eller forklare, hvordan eller hvorfor et specifikt datasæt var hensigtsmæssigt for en specifik del af skadesvurderingen.

(123) Kommissionen var ikke enig i denne påstand. I indledningsmeddelelsen anvendte Kommissionen de oplysninger, den rådede over forud for indledningen af undersøgelsen. Bortset fra Eurostat ejes de to andre databaser ikke af Kommissionen, og Kommissionen kunne derfor ikke fuldt ud afstemme oplysningerne i disse databaser. Desuden forklarede Kommissionen i indledningsdokumentet, at den, når det var muligt, krydstjekkede oplysningerne i disse databaser og om nødvendigt justerede dem med andre oplysninger, som den havde til rådighed. Kommissionen forklarede også, at dataene fra S&P Global Mobility gav et mere detaljeret overblik over de typer af BEV'er, der solgtes på EU-markedet, og forklarede de to datamoduler, den anvendte. Eurostats database blev også anvendt til importmængden af BEV'er fra Kina, mens GTA blev anvendt til Kinas eksportmængde til Unionen. Importmængden af BEV'er fra Kina til Unionen og eksportmængden af BEV'er fra Kina til Unionen er ikke den samme, da de er baseret på data indberettet af forskellige toldmyndigheder. Uanset informationskilden var konklusionen desuden den samme, dvs. import-/eksportmængden af BEV'er fra Kina steg i den periode, der var omfattet af indledningsmeddelelsen. Påstanden blev derfor afvist.

(124) GOC hævdede, at Kommissionen i indledningsmeddelelsen havde sammenlignet halvårsdata for 2023 med tidligere hele år, f.eks. 2020, 2021 og 2022, for at drage konklusioner om de kinesiske importpriser og markedsandele og deres prisvirkninger for EU-erhvervsgrenen for BEV'er for at anslå de fremtidige prisvirkninger af denne import og vurdere situationen for EU-erhvervsgrenen for BEV'er, og at en sådan vurdering ikke var objektiv.

(125) I indledningsmeddelelsen anvendte Kommissionen som vurderingsperiode hele år, nemlig 2020, 2021 og 2022, og første halvdel af 2023, da undersøgelsen blev indledt i oktober 2023 som forklaret i betragtning 1. Med henblik på vurderingen af udviklingen i mængderelaterede skadesindikatorer, dvs. mængder vedrørende import, salg, eksport, produktion og forbrug, beregnede Kommissionen kun et indeks for hele år med 2020 som referenceår. Kommissionen beregnede ikke et indeks for første halvår af 2023 ved hjælp af det hele referenceår 2020, da vurderingsperiode og referenceår for en mængdeindikator skal være identiske (dvs. at et halvt år ikke kan sammenlignes med et helt år). Gennemsnitspriser er ikke en mængdeindikator, og Kommissionen beregnede derfor også et indeks for det første halvår af 2023 ved hjælp af hele 2020 som referenceår. En sådan vurdering er helt objektiv for erhvervsgrene som BEV-industrien, hvis salgspris ikke varierer pr. sæson, og så længe den pågældende periode oplyses. For så vidt angår markedsandele beregnede Kommissionen markedsandelene i hvert enkelt af de hele år (2020, 2021 og 2022) samt første halvdel af 2023 og forklarede, hvordan markedsandelen udviklede sig i denne periode. Med hensyn til de konklusioner, som Kommissionen nåede frem til i indledningsmeddelelsen vedrørende prisvirkningerne af importen fra Kina på EU-erhvervsgrenen for BEV'er og de anslåede fremtidige prisvirkninger af denne import, forklarede GOC ikke præcist i sine konklusioner, hvorfor Kommissionen ikke var objektiv. Påstanden blev derfor afvist.

(126) GOC fremførte, at EU-erhvervsgrenens oplysninger om salgsmængde og -priser var baseret på forskellige datakilder og -sæt, og at Kommissionens vurdering derfor ikke var objektiv. CCCME hævdede, at det forhold, at Kommissionen anvendte forskellige datasæt for forskellige aspekter af skadesvurderingen, gjorde det umuligt at danne sig et nøjagtigt billede af situationen for EU-erhvervsgrenen for BEV'er.

(127) Kommissionen var ikke enig i disse påstande. Oplysningerne i indledningsmeddelelsen er baseret på de oplysninger, som Kommissionen med rimelighed havde adgang til forud for indledningen af undersøgelsen. I indledningsmeddelelsen var Kommissionen nødt til at anvende flere databaser, f.eks. Eurostat, GTA og S&P Global Mobility, da der ikke var en enkelt database, der omfattede alle de oplysninger, som Kommissionen havde brug for i sin vurdering. Det forhold, at EU-erhvervsgrenens salgsmængde ikke var baseret på den samme database som salgspriserne, betyder ikke, at Kommissionens vurdering ikke er objektiv. Som forklaret i indledningsmeddelelsen indeholdt den database, som Kommissionen anvendte til vurderingen af EU-erhvervsgrenens pristendens, ikke oplysninger om bilens oprindelse. Dette var særlig vigtigt for de BEV'er, der fremstilles af Tesla Group, og for hvilke visse modeller af BEV'er kunne fremstilles både i Kina og i Unionen. Disse påstande blev derfor afvist.

(128) GOC og CCCME anmodede Kommissionen om i) at fremlægge yderligere oplysninger om de datamoduler og rapporter fra S&P Global Mobility, som Kommissionen anvendte i indledningsmeddelelsen, nemlig vedrørende metoden for S&P Global Mobilitys salgsmængde og indsamling af værdidata, herunder grundlaget for dataindsamling, kilden, og oplysninger, om hvorvidt dataene omfatter skøn, og i givet fald hvilken art, og ii) at offentliggøre de data fra S&P Global Mobility, som ligger til grund for Kommissionens sortering/udvælgelse baseret på specifikke parametre. Det blev endvidere anført, at selv om S&P Global Mobility var en betalt publikation, kunne den sidestilles med GTA, og da Kommissionen i forbindelse med antidumpingundersøgelser offentliggør detaljerede data fra GTA (i forbindelse med udvælgelsen af repræsentative lande) , bør Kommissionen i lighed med GTA fremlægge de detaljerede data med hensyn til modulerne i S&P Global Mobility. CCCME fremførte også, at de data og oplysninger fra S&P Global Mobility, som ligger til grund for den kilde og metode, der anvendes til dataindsamling for så vidt angår mængden og værdien af salget af BEV'er og deres oprindelse, er afgørende for at give de interesserede parter mulighed for at kontrollere troværdigheden og pålideligheden af de data, der anvendes af Kommissionen. Ifølge CCCME var det ikke klart, om dataene fra S&P Global Mobility matcher i forhold til de to moduler, som Kommissionen anvendte, og i det hele taget dækker alt salg af kinesiske og EU-producerede BEV'er i Unionen.

(129) Som det blev forklaret i indledningsmeddelelsen, anvendte Kommissionen to datamoduler fra S&P Global Mobility til at vurdere importen af kinesiske BEV'er til Unionen. Et datamodul (modul 1) var baseret på data vedrørende produktionsmængden for salg på EU-markedet. I dette modul var Kommissionen i stand til at identificere det nøjagtige produktionssted for en specifik BEV-model, der skulle sælges på EU-markedet. Dette var særlig relevant for de BEV-modeller, der blev solgt på EU-markedet, men som blev produceret i en række lande (ikke kun i Kina), som f.eks. modeller fra Tesla Group. Et andet datamodul (modul 2) var baseret på data vedrørende salget af BEV'er på EU-markedet. I dette modul var det dog ikke muligt at identificere det nøjagtige produktionssted for en specifik køretøjsmodel. Som fremhævet af GOC er S&P Global Mobility en betalt publikation, og Kommissionen kan derfor ikke fremlægge de tilgrundliggende data. Dataniveauet i S&P Global Mobility (produktion med henblik på salg i Unionen pr. producent, køretøjsmodel osv.) er ikke sammenligneligt med de oplysninger, som Kommissionen offentliggør fra GTA (importdata) med henblik på udvælgelsen af det repræsentative land i antidumpingundersøgelsen. Ikke desto mindre kan GOC og CCCME købe dataene hos S&P Global Mobility. Under alle omstændigheder bemærkede Kommissionen, at CCCME allerede havde adgang til dataene fra S&P Global Mobility, nemlig modul 2, da disse data blev anvendt i analysen i bilag I til CCCME's indlæg af 20. december 2023. Anmodningen blev derfor afvist.

(130) CCCME hævdede, at Kommissionen klassificerede BEV'er i forskellige segmenter i indledningsmeddelelsen, men den fremlagde ingen oplysninger om de kinesiske BEV'er og om, hvorvidt de er sammenlignelige med BEV'er i Unionen i hvert enkelt segment. Ligeledes hævdede CCCME, at der i indledningsmeddelelsen ikke blev taget hensyn til konkurrencen og substituerbarheden mellem kinesiske BEV'er og BEV'er produceret af EU-producenterne i Unionen inden for hvert enkelt segment. CCCME hævdede desuden, at der inden for hvert enkelt segment kunne være forskellige modeller og karrosserityper af BEV'er, som f.eks. biler og SUV'er, og at denne forskel i karrosserityper påvirkede prissammenligneligheden, og forskellen i karrosserityper blandt andre faktorer sandsynligvis også medfører, at BEV-modeller inden for et bestemt segment er usammenlignelige.

(131) De segmenter (i form af varetyper), som Kommissionen anvendte til prissammenligningen, blev ikke oprettet af Kommissionen i den nuværende undersøgelse. Oplysninger om segmenter var tilgængelige i data fra S&P Global Mobility, da alle BEV'er, der sælges på EU-markedet, er klassificeret i sådanne segmenter af andre tredjeparter, f.eks. producenter, bilforhandlere, udlejningsvirksomheder, osv. Disse segmenter gælder for både BEV'er, der fremstilles af EU-erhvervsgrenen, og BEV'er, der importeres fra Kina. Desuden var Kommissionen i indledningsmeddelelsen ikke forpligtet til at foretage en tilbundsgående vurdering og sammenligning mellem BEV'er importeret fra Kina og BEV'er produceret af EU-erhvervsgrenen. En sådan sammenligning foretages i løbet af undersøgelsen på grundlag af de varekontrolnumre, som de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter og de stikprøveudtagne EU-producenter anmodes om at indgive. Påstanden blev derfor afvist.

(132) GOC og CCCME hævdede, at Kommissionen for så vidt angår udviklingen i de kinesiske priser på BEV'er på EU-markedet havde anvendt data fra Eurostat, som omfattede EU-erhvervsgrenens egenimport, og konkluderede, at priserne faldt med 2 % i perioden 2020 og første halvdel af 2023, men ignorerede det forhold, at data fra S&P Global Mobility viste en stigning på 3 % i den vejede gennemsnitlige salgspris på importen af kinesiske BEV'er mellem 2022 og første halvdel af 2023. Desuden hævdede GOC også, at eftersom størstedelen af importen fra Kina blev foretaget af EU-erhvervsgrenen til afregningspriser, kunne der ikke foretages en meningsfuld vurdering af de kinesiske BEV-importpriser på grundlag af Eurostat-data.

(133) Kommissionen anførte, at GOC fremsatte modstridende påstande. På den ene side hævdede de, at det ikke var objektivt, at Kommissionen sammenlignede gennemsnitspriserne i en halvårsperiode med gennemsnitspriser på et år som forklaret i betragtning 124, og på den anden side kritiserede de Kommissionen for i analysen ikke at have taget hensyn til prisstigningen i første halvdel af 2023 i forhold til 2022. Ved vurderingen af udviklingen i importpriserne skal Kommissionen desuden tage hensyn til al import fra Kina, også selv om noget af den fandt sted til interne afregningspriser. Derudover blev der i dataene fra S&P Global Mobility ikke indberettet en importpris fra Kina, men den vejede gennemsnitspris til den endelige forbruger af BEV'er importeret fra Kina. Disse påstande blev derfor afvist.

(134) Ifølge GOC var den vejede gennemsnitlige enhedsimportpris baseret på Eurostat ikke knyttet til den faktiske salgspris for BEV'er ved salg til forbrugeren som oplyst af S&P Global Mobility, og dette tydede derfor på, at vurderingen af priserne i indledningsmeddelelsen ikke var objektiv eller baseret på positive beviser.

(135) Priserne i de to databaser Eurostat og S&P Global Mobility er forskellige, da der er tale om priser til forskellige typer kunder og i forskellige handelsled. Påstanden blev derfor afvist.

(136) GOC fremførte, at Kommissionens erklæring i indledningsmeddelelsen om, at S&P Global Mobilitys modul 2, der blev anvendt til prissammenligning mellem EU-erhvervsgrenen og importen fra Kina, omfattede størstedelen af salget af alle BEV'er på EU-markedet i de vigtigste medlemsstater, rejser tvivl om omfanget og dækningen af S&P Global Mobilitys data. Denne påstand blev gentaget af CCCME, som endvidere anmodede Kommissionen om at forklare sit valg af datakilder og repræsentativiteten af de anvendte data.

(137) Kommissionen var ikke enig i denne påstand. I indledningsmeddelelsen var Kommissionen ikke forpligtet til at foretage en prissammenligning af alle EU-erhvervsgrenens BEV'er og kinesiske BEV'er. Som det blev forklaret i indledningsmeddelelsen, omfattede S&P Global Mobilitys modul 2 størstedelen af salget af alle BEV'er på EU-markedet i de vigtigste medlemsstater, og det var derfor repræsentativt. Da undersøgelsen blev indledt på Kommissionens eget initiativ, rådede den heller ikke over data fra EU-erhvervsgrenen i indledningsmeddelelsen og benyttede sig derfor af de bedste tilgængelige oplysninger til prissammenligningen, dvs. data fra S&P Global Mobility, som er en pålidelig kilde til oplysninger, der anvendes af bilfabrikanter.

(138) Derudover anførte GOC og CCCME, at da Kommissionen ikke fremlagde oplysninger om den mængde af BEV'er fra Kina og Unionen, der blev taget i betragtning med hensyn til prisvirkningerne som helhed og pr. segment, kunne de ikke følge, hvorvidt den segmentspecifikke såvel som den samlede beregnede prisforskel var repræsentativ.

(139) I indledningsmeddelelsen foretog Kommissionen ikke en vurdering af prisen pr. segment i markedssegmenterings forstand. Kommissionen anvendte segmentfaktoren til prissammenligning i henhold til varetyper for at gøre sammenligningen meningsfuld set i lyset af de forskellige BEV-modeller, der solgtes på EU-markedet, i mangel af andre tilgængelige oplysninger i den henseende. Kommissionen behøvede derfor ikke at fremlægge oplysninger om den mængde BEV'er fra Kina og Unionen, der blev taget i betragtning med henblik på prisvirkningerne. Påstanden blev derfor afvist.

(140) GOC hævdede endvidere, at Kommissionen ikke præciserede, om de personbilssegmenter, som Kommissionen havde angivet og taget i betragtning med henblik på prissammenligningen, blev oprettet af Kommissionen eller også blev anvendt af S&P Global Mobility.

(141) Kommissionen mindede om, at oplysninger om segmenter var tilgængelige i S&P Global Mobilitys modul 2.

(142) GOC og CCCME hævdede yderligere, at der ikke var foretaget en prissammenligning for visse segmenter i indledningsmeddelelsen, og at der ikke blev givet en forklaring på, hvorfor de ikke var medtaget. GOC og CCCME hævdede også, at hvis kinesiske BEV'er ikke blev solgt i disse segmenter på EU-markedet, burde disse BEV-typer udelukkes fra varedækningen.

(143) Som forklaret i betragtning 139 foretog Kommissionen ikke en prissammenligning pr. segment i markedssegmenterings forstand. Derudover omfattede undersøgelsen alle batteridrevne elkøretøjer, og det var derfor irrelevant, hvorvidt de kinesiske eksporterende producenter eksporterede BEV'er til EU-markedet i visse segmenter. Disse påstande blev derfor afvist.

(144) GOC og CCCME gjorde gældende, at Kommissionen i sin prissammenligning burde have taget hensyn til andre faktorer, der påvirker sammenligneligheden, f.eks. forskelle i salgsmængder til kunderne og handelsled.

(145) I indledningsmeddelelsen er Kommissionen ikke forpligtet til at foretage en prissammenligning, der tager hensyn til alle faktorer, der påvirker sammenligneligheden, da Kommissionen forud for indledningen af undersøgelsen ikke har adgang til sådanne detaljerede oplysninger. En sådan beregning foretages i løbet af undersøgelsen ud fra de detaljerede oplysninger fra de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter og de stikprøveudtagne EU-producenter. Påstanden blev derfor afvist.

(146) GOC, CCCME og virksomhed 24 hævdede, at den prissammenligning, som Kommissionen foretog i indledningsmeddelelsen, ikke var objektiv, da den udelukkede salg fra Tesla Group, selv om dette salg var betydeligt.

(147) Kommissionen var ikke enig i denne påstand. Som forklaret i indledningsmeddelelsen blev oprindelsen af salget fra Tesla Group på EU-markedet ikke indberettet i databasen fra S&P Global Mobility, som Kommissionen anvendte til prissammenligningen. I indledningsmeddelelsen var Kommissionen heller ikke forpligtet til at foretage en prissammenligning af alt eksportsalg og EU-erhvervsgrenens salg. Oplysningerne i indledningsmeddelelsen er baseret på de oplysninger, som Kommissionen med rimelighed havde adgang til forud for indledningen af undersøgelsen. Påstanden blev derfor afvist.

(148) Ifølge GOC foretog Kommissionen i indledningsmeddelelsen en prissammenligning for 2022 og første halvdel af 2023 og tog ikke hensyn til data for 2020 og 2021 og overvejede heller ikke, hvordan priserne på BEV'er fra Kina og fra Unionen interagerede over tid, og henviste i den forbindelse til appelorganets rapporter i *China — HP-SSST (EU and Japan)* ([18]). CCCME gentog denne påstand i sit indlæg af 20. december 2023 og henviste også til panelrapporten i *Morocco — Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* ([19]).

([18]) Appelorganets rapporter, *China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from Japan / China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from the European Union*, WT/DS454/AB/R og Add.1 / WT/DS460/AB/R og Add.1, vedtaget den 28. oktober 2015, DSR 2015:IX, s. 4573, afsnit. 5.159-5.160.

([19]) Panelrapport, *Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia*, WT/DS578/R og Add.1, distribueret til WTO-medlemmerne den 27. juli 2021, appelleret den 28. juli 2021, afsnit. 7.218-7.220.

(149) Kommissionen anførte, at de to WTO-rapporter henviser til den prisanalyse, der blev foretaget i forbindelse med en undersøgelse, og ikke til den analyse, der blev foretaget i forbindelse med en klage eller en indledningsmeddelelse, hvor bevisstandarden er lavere. Kommissionen fandt, at prisanalysen i indledningsmeddelelsen forud for indledningen af undersøgelsen var tilstrækkelig. Der foretages en mere tilbundsgående analyse i løbet af undersøgelsen ud fra de detaljerede data fra de stikprøveudtagne kinesiske eksportører og de stikprøveudtagne EU-producenter. Påstanden blev derfor afvist.

(150) GOC og CCCME hævdede ligeledes, at Kommissionen i forbindelse med prissammenligningen ikke tog hensyn til EU-BEV-producenternes import, og at EU-producenternes prisstrategi for BEV'er fremstillet i Kina sandsynligvis var påvirket af EU-producenternes overordnede forretningsstrategi.

(151) Med henblik på prissammenligningen udelukkede Kommissionen kun Teslas salg fra prissammenligningen, da de oplysninger, den havde til rådighed, ikke kunne skelne mellem Teslas BEV'er fremstillet i Kina og dem, der fremstilles i Unionen, jf. betragtning 147. Kommissionen bemærkede også, at GOC og CCCME ikke underbyggede deres påstand vedrørende EU-erhvervsgrenens prisstrategi. Disse påstande blev derfor afvist.

(152) GOC og CCCME hævdede desuden, at Kommissionen i forbindelse med prissammenligningen ikke tog hensyn til mærkefaktoren uden at forklare, hvordan Kommissionen burde tage hensyn til en sådan faktor i sin prissammenligning. GOC og CCCME hævdede derudover også, at stigningen i EU-erhvervsgrenens salgspriser sammen med den stigende salgsmængde rejser spørgsmål om, i hvilket omfang BEV'er af kinesiske mærker konkurrerer med EU-erhvervsgrenens mærker, og at de angiveligt lavere priser på den kinesiske BEV-import ikke i sig selv er et tegn på prisfald eller -tryk. GOC og CCCME anførte, at panelet i *Morocco — Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* ([20]) bemærkede, at en undersøgelse af prisvirkningerne kræver, at en undersøgelsesmyndighed tager hensyn til forskellene mellem de tre former for prisvirkninger, da de elementer, der er relevante for overvejelserne for så vidt angår betydelige prisunderbud, adskiller sig fra dem, der er relevante for overvejelserne for så vidt angår betydelige prisfald eller -tryk. GOC og CCCME fremførte endvidere, at der ikke blev foretaget en uafhængig analyse af prisfald og -tryk, og at påstanden om prisfald var ubegrundet, da EU-erhvervsgrenens priser steg i hele den betragtede periode. Virksomhed 24 tilføjede også som faktorer, som Kommissionen ikke havde taget hensyn til i prisanalysen i indledningsmeddelelsen, i) markedssegmenter og ii) andre faktorer, der påvirker konkurrencedynamikken i bilindustrien, uden at præcisere disse faktorer.

(153) Kommissionen fandt, at den havde givet tilstrækkelige oplysninger om priser i indledningsmeddelelsen baseret på de oplysninger, som Kommissionen med rimelighed havde adgang til forud for indledningen af undersøgelsen. I løbet af undersøgelsen vil Kommissionen foretage en tilbundsgående analyse af priserne baseret på oplysninger fra de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter og fra de stikprøveudtagne EU-producenter.

(154) For så vidt angår vurderingen af den påståede sårbarhed hos EU-erhvervsgrenen for BEV'er hævdede GOC og CCCME, i) at Kommissionen i indledningsmeddelelsen selektivt fokuserede på specifikke økonomiske indikatorer for EU-erhvervsgrenen, f.eks. produktionsmængde, salgsmængde, markedsandel, salgspriser og beskæftigelse, samtidig med at der blev set bort fra andre indikatorer, der er afgørende for evalueringen af situationen og fremtidsudsigterne for EU-erhvervsgrenen for BEV'er, f.eks. produktionskapacitet, kapacitetsudnyttelse og produktionsomkostninger, faktorer, der påvirkede salgspriserne, rentabilitet og investeringsafkast, ii) at de indikatorer, som Kommissionen anvendte i indledningsmeddelelsen, viste en sund EU-erhvervsgren, da EU-erhvervsgrenen havde den største markedsandel i den betragtede periode, og at det marginale fald i markedsandelen, der blev konstateret over en periode på seks måneder, ikke var en pålidelig indikator for sårbarhed, da EU-BEV-producenterne med held solgte den samlede og stigende produktion, samtidig med at de oplevede en betydelig fremgang i salget på et ekspanderende marked, iii) at EU-erhvervsgrenens salg steg mellem 2020 og 2022 med en hastighed, der var højere end stigningstakten i EU-forbruget, iv) at EU-erhvervsgrenens salgspriser, som steg med 30 %, tyder på, at EU-producenterne var i stand til at bevare deres markedsandel og hæve priserne til trods for importen af BEV'er fra Kina, v) at den stigende beskæftigelse viser, at EU-erhvervsgrenen er optimistisk med hensyn til fremtidsudsigterne, og vi) at EU-erhvervsgrenens eksport steg. Virksomhed 24 fremførte også, at EU-erhvervsgrenen ikke befandt sig i en sårbar situation, at den faktisk voksede, idet data for salgsmængde, produktion og eksport viser en positiv tendens, mens data for markedsandele ikke viser nogen klar tendens, selv om der var sket en forbedring af markedet siden 2021.

([20]) Panelrapport, *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)*, afsnit 7.195-7.196.

(155) I indledningsmeddelelsen fremlagde Kommissionen de oplysninger, der var offentligt tilgængelige, i betragtning af at undersøgelsen var blevet indledt på dens eget initiativ. Kommissionen var af den opfattelse, at den fremlagde tilstrækkelige oplysninger i indledningsmeddelelsen vedrørende EU-erhvervsgrenens sårbarhed. Kommissionen forklarede navnlig, at EU-erhvervsgrenens situation ikke tydede på, at der forelå væsentlig skade, der ville være en følge af importen fra Kina. De kinesiske eksportører har imidlertid øget deres indtrængen på EU-markedet betydeligt inden for en meget kort tidsperiode til priser, der er betydeligt lavere end EU-erhvervsgrenens priser, hvilket har medført et prisfald eller forhindret prisstigninger, som ellers ville have fundet sted, og dermed lagt et betydeligt pres på Unionens salg, markedsandele og fortjenstmargener. Dette var særlig relevant i en situation, hvor EU-erhvervsgrenen er nødt til opnå større salgsmængder på BEV-markedet for at kunne absorbere de store investeringer, den skal bruge for at forblive konkurrencedygtig i forbindelse med omstillingen til fuld elektrificering. Den kraftige stigning i lavprisimporten af BEV'er med oprindelse i Kina, der vinder betydelige markedsandele på et voksende marked, vil medføre store tab for EU-erhvervsgrenen, som hurtigt kan blive uholdbare.

(156) For så vidt angår truslen om skade hævdede GOC og CCCME, at Kommissionen ikke havde fremlagt beviser og forklaringer vedrørende det retlige krav i *indledningen* til grundforordningens artikel 8, stk. 8, med hensyn til ændringen i omstændighederne, der vil kunne skabe en situation, hvor skaden klart forudses og er umiddelbart forestående, og at Kommissionen ikke foretog en fremtidsanalyse.

(157) I indledningsmeddelelsen fremlagde Kommissionen tilstrækkelige beviser, der tydede på, at udviklingen i den subsidierede import ville udgøre en umiddelbart forestående trussel om skade for en allerede sårbar EU-erhvervsgren. Kommissionen fremlagde bl.a. dokumentation for, at kombinationen af store mængder og markedsandele til meget lave priser for kinesiske BEV'er kunne bringe EU's BEV-industri i fare. De kinesiske eksporterende producenter af BEV'er anser EU-markedet for at være meget attraktivt i lyset af den klare køreplan med hensyn til elektrificering, størrelse og priser. Hvad angår den fremadrettede analyse bemærkede Kommissionen endvidere, at en analyse af truslen om skade i sagens natur er fremadrettet, og at analysen af de forskellige elementer i afsnit 6 i indledningsmeddelelsen udgør en fremadrettet analyse. Påstanden blev derfor afvist.

(158) Ifølge GOC og CCCME tog Kommissionen for at vurdere stigningstakten for importen fra Kina i indledningsmeddelelsen kun hensyn til de kinesiske varemærkers markedsandel, selv om den burde have omfattet al import fra Kina.

(159) Kommissionen er ikke enig i denne påstand. I indledningsmeddelelsen beregnede Kommissionen markedsandelen for al import fra Kina i afsnittet om skade. I afsnittet om trussel om skade supplerede Kommissionen de oplysninger om markedsandel, der er angivet i afsnittet om skade, og forklarede, at importen af BEV'er fra Kina kunne opdeles i tre kategorier, f.eks. europæiske mærker, amerikanske mærker og kinesiske mærker, og den fremlagde også de kinesiske mærkers markedsandel. Påstanden blev derfor afvist.

(160) Virksomhed 24 hævdede, at Kommissionen ikke behørigt forklarede metoden til beregning af den betydelige stigningstakt for den subsidierede import til EU-markedet i indledningsmeddelelsen. Virksomhed 24 hævdede bl.a., at Kommissionen i høj grad baserede sig på eksportdata for kinesiske BEV'er fra GTA-databasen, og at den ikke forklarede den underliggende metode i GTA-databasen i betragtning af de betydelige forskelle mellem data fra GTA og data fra andre kilder, f.eks. Eurostat og S&P Global Mobility.

(161) Kommissionen var ikke enig i virksomhed 24's udokumenterede konklusion om, at Kommissionen i høj grad baserede sig på data fra GTA ved vurderingen af stigningstakten for subsidieret import til Unionen. Desuden fremgår det heller ikke, hvilken metode Kommissionen skulle forklare med hensyn til GTA. Kommissionen anvendte tre kilder, som den rådede over forud for indledningen af undersøgelsen, til at vurdere stigningen i import/eksport af kinesiske BEV'er til Unionen: Eurostat, S&P Global Mobility og GTA. Kommissionen lagde ikke særlig vægt på én bestemt af disse databaser i sin vurdering. Som fremhævet af virksomhed 24 indberettede GTA data om kinesisk eksport til EU-markedet. Eurostat indberettede data om importen fra Kina til EU-markedet. Eksportmængden kan afvige fra importmængden, navnlig i tilfælde, hvor data indberettes af forskellige toldmyndigheder. Påstanden blev derfor afvist.

(162) GOC hævdede, at den markedsandel, som Kommissionen havde beregnet for de kinesiske mærker baseret på en blanding af forskellige datakilder, bevidst syntes at overvurdere andelen af kinesiske mærker for at skabe et falsk indtryk af en betydelig stigning i importen af kinesiske mærker i Unionen, da den markedsandel, som Kommissionen beregnede, var højere end den respektive markedsandel, som ACEA havde indberettet.

(163) Kommissionen var ikke enig i denne påstand. Kommissionen kan ikke kommentere de data om markedsandele, som ACEA har fremlagt, og dens kilder og metoder, da den ikke havde adgang til det detaljerede datasæt, som ACEA har anvendt i den henseende. Men ved at sammenligne den markedsandel, som ACEA har indberettet, med den markedsandel, som Kommissionen har beregnet for de kinesiske mærker, ser det ikke ud til, at ACEA i denne beregning medtog importen fra den kinesiske Geely Group, navnlig salget af Polestar.

(164) Ifølge GOC og CCCME var Kommissionens vurdering ikke objektiv, da EU-erhvervsgrenens egen import blev udelukket fra vurderingen af den fremtidige stigning i importen fra Kina og fra vurderingen af EU-salgsmængden.

(165) EU-erhvervsgrenens import blev ikke udelukket i forbindelse med vurderingen af den fremtidige stigning i importen fra Kina. I skadesanalysen skal EU-erhvervsgrenens salgsmængde desuden kun omfatte mængden af BEV'er fremstillet i Unionen, mængden af BEV'er importeret fra Kina er rent faktisk EU-erhvervsgrenens videresalg på EU-markedet, da EU-erhvervsgrenen for denne type salg fungerer som forhandler på EU-markedet og ikke som producent. Påstanden blev derfor afvist.

(166) GOC og virksomhed 24 hævdede, at Kommissionen ikke foretog en objektiv undersøgelse, da vurderingen af den kinesiske BEV-import ikke var sket på segmentbasis, som det var tilfældet i forbindelse med analysen af prisvirkningerne.

(167) Kommissionen foretog i sin indledningsmeddelelse ikke en analyse af prisvirkningerne på segmentbasis. Kommissionen sammenlignede simpelthen priserne på EU-erhvervsgrenens BEV'er med de kinesiske BEV'er i forskellige segmenter i henhold til varetyper for at gøre prissammenligningen meningsfuld set i lyset af de mange forskellige BEV-typer, der solgtes af EU-erhvervsgrenen. Påstanden blev derfor afvist.

(168) Hvad angår de kinesiske mærkers markedsandel, som var baseret på S&P Global Mobility i indledningsmeddelelsen, anmodede GOC Kommissionen om at i) bekræfte, om de angivne markedsandelsintervaller er korrekte og ii) præcisere, hvorfor intervallerne er blevet fremlagt, når Kommissionen i henhold til indledningsmeddelelsen rent faktisk havde de nøjagtige data, og den nøjagtige markedsandel for kinesiske mærker er blevet fremlagt for 2021 (dvs. 3 %).

(169) Markedsandelen for kinesiske mærker blev angivet i intervaller, da Kommissionen anvendte to datamoduler fra S&P Global Mobility, hvis grundlag for indsamling af data var forskelligt, hvilket klart blev forklaret i indledningsmeddelelsen. De intervaller, som Kommissionen har fremlagt, viste resultatet af beregningen af markedsandelene baseret på disse to moduler. For 2021 fremlagde Kommissionen ikke et interval, da resultatet af beregningen af markedsandelen var det samme for begge datamoduler.

(170) GOC og CCCME hævdede også, at Kommissionens påstande om kinesisk overkapacitet var unøjagtige, og at en betydelig del af BEV-produktionskapaciteten i Kina kunne tilskrives EU's BEV-produktion. Virksomhed 24 hævdede, at Kommissionens analyse af den uudnyttede kapacitet i Kina ikke var tilstrækkelig detaljeret, da den ikke tog hensyn til de forskellige segmenter i forbindelse med udviklingen af markeder og politikområder i Kina og i tredjelande, som fremadrettet vil øge efterspørgslen efter BEV'er i alle segmenter. Desuden hævdede GOC og CCCME, at Kommissionen ikke vurderede den forventede vækst i den kinesiske indenlandske efterspørgsel, selv om Kina er verdens største marked for BEV'er, det forhold, at størstedelen af BEV-produktionen i Kina var til det kinesiske hjemmemarked og spørgsmålet om absorptionskapaciteten på andre markeder. Virksomhed 24 fremførte, at Kommissionen foretog en utilstrækkelig vurdering af udviklingen og tendenserne på BEV-markederne i tredjelande.

(171) Kommissionen fandt, at den fremlagde tilstrækkelige oplysninger vedrørende kapacitet og uudnyttet kapacitet i Kina i indledningsmeddelelsen. Kommissionen forklarede bl.a., at flere kilder anførte, at den uudnyttede kapacitet er på ca. 50 % i Kina, og at den forventes at stige i fremtiden, efterhånden som der bygges flere fabriksanlæg. Selv om Kina er det største marked for BEV'er, er det også eksportorienteret. Et stort antal kinesiske BEV-virksomheder har offentligt udtrykt interesse i at eksportere BEV'er til Unionen, og de er i færd med at konstruere BEV-modeller specifikt til EU-markedet, som det blev forklaret i indledningsmeddelelsen. Desuden forklarede Kommissionen i indledningsmeddelelsen, at det tredjestørste marked for BEV'er efter Kina og Unionen var USA, som reelt var lukket for de kinesiske eksporterende producenter som følge af den samlede importtold på 27,5 % (2,5 % told og 25 % afgifter ([21]) baseret på sektion 301 i Trade Act af 1974 ([22])). Andre mindre markeder, f.eks. Tyrkiet og Indien, havde også høje importafgifter på importen af BEV'er fra Kina. I løbet af undersøgelsen vil Kommissionen foretage en grundig vurdering af andre markeders absorptionskapacitet hvad angår den uudnyttede kapacitet i Kina.

(172) CCCME gjorde gældende, at Kommissionen ikke vurderede, om importen af BEV'er fra Kina og BEV'er fra Unionen befinder sig i et konkurrenceforhold og er indbyrdes substituerbare, således at førstnævnte kunne medføre en trussel om skade for EU-erhvervsgrenen for BEV'er. CCCME henviste i denne forbindelse til appelorganets rapporter i *Kina — HP-SSST (Japan and EU)* ([23]).

(173) Kommissionen anførte, at denne rapport henviste til den vurdering, som Kommissionen skal foretage i forbindelse med en undersøgelse og ikke til en vurdering i en klage eller en indledningsmeddelelse, hvor bevisniveauet er lavere end under en undersøgelse. I indledningsmeddelelsen i afsnit 5.4.2 viste Kommissionen desuden prissammenligningen mellem kinesiske BEV'er og BEV'er i Unionen baseret på segmenter i henhold til varetyper, i afsnit 5.4.4 redegjorde Kommissionen for komponenterne i produktionsomkostningerne ved BEV'er, som er de samme for de kinesiske eksporterende producenter og EU-producenterne, i afsnit 5.5 konkluderede Kommissionen, at de kinesiske BEV-producenter i høj grad har øget deres indtrængen på EU-markedet på meget kort tid til priser, der er betydeligt lavere end EU-erhvervsgrenens priser, og i afsnit 6.2 og 6.3 forklarede Kommissionen, hvorfor EU-markedet er attraktivt for kinesiske producenter, navnlig for de særlige kinesiske eksporterende producenter, som Kommissionen beskrev i afsnit 6.3. Endvidere forklarede Kommissionen i afsnit 7.1 om årsagssammenhæng, at de kinesiske bilers tilstedeværelse på EU-markedet i store mængder til betydeligt lavere priser end EU-erhvervsgrenens priser ikke vil gøre det muligt for EU-erhvervsgrenen at opbygge en egentlig BEV-industri på EU-markedet. I den indledende fase var der derfor tilstrækkelige beviser, der tydede på, at de kinesiske BEV'er og BEV'er i Unionen konkurrerer direkte og er indbyrdes substituerbare. Påstanden blev derfor afvist.

(174) Ifølge virksomhed 24 var der ikke dokumentation for, at importen af de angiveligt subsidierede BEV'er fra Kina ville forårsage en trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen for BEV'er, under hensyntagen til i) den voksende EU-erhvervsgren for BEV'er, som ifølge virksomhed 24 ikke befandt sig i en sårbar situation, ii) den forventede vækst på EU-markedet for BEV'er og iii) udviklingen i importen fra andre tredjelande. Virksomhed 24 hævdede også, at Kommissionen ikke tog hensyn til segmenteringen af markedet for personbiler, selv om dette element er relevant, da det ville forklare, at lave priser på kinesiske BEV'er i ét markedssegment ikke kan forårsage en påstået trussel om skade for EU-erhvervsgrenen, der opererer i andre markedssegmenter. Desuden hævdede virksomhed 24, at selv om der var en trussel om skade for EU-erhvervsgrenen, kunne en sådan trussel ikke tilskrives importen af BEV'er fra Kina, idet i) store dele af EU-erhvervsgrenen fokuserede på biler med forbrændingsmotor, hvor de havde en konkurrencefordel, og først for nylig var begyndt at investere i BEV-markedet, og ii) på grund af lave investeringer i en global forsyningskæde for elbatterier og iii) manglen på økonomisk overkommelige råmaterialer til batteriproduktion og høje energipriser, der blev forværret af eksterne chok, navnlig den russiske aggression i Ukraine.

(175) GOC hævdede, at Kommissionen ikke foretog en korrekt vurdering af i) importen fra tredjelande, ii) EU-BEV-producenternes egenimport af BEV'er fra Kina – dette punkt blev også rejst af CCCME og iii) ændringerne i forbrugsmønstrene.

([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]) Appelorganets rapport, *China – HP-SSST (Japan and EU)*, afsnit 5.262.

(176) Ifølge CCCME tog Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad hensyn til andre kendte faktorer, der risikerer at skade EU-BEV-producenterne i fremtiden, f.eks. i) EU-BEV-producenternes afhængighed af batterier og andre komponenter i tredjelande, hvilket generelt set påvirker deres konkurrenceevne, og ved forstyrrelser i forsyningskæden, f.eks. under covid-19-pandemien samt krigen mellem Rusland og Ukraine, ii) inflationspresset og de høje energipriser i Unionen, iii) EU's politik til fremme af biobrændstoffer, iv) konkurrencen mellem biler med forbrændingsmotor og BEV'er, v) iværksættersituationen for flere EU-BEV-producenter og deres begrænsede produktionsomfang og vi) prisfastsættelsespolitikken hos EU-producenter af traditionelle bilmærker, der fremstiller BEV'er, samt den indbyrdes konkurrence mellem EU-producenterne.

(177) EU-erhvervsgrenen for BEV'er voksede faktisk i takt med EU-markedet, som gradvist er ved at skifte fra biler med forbrændingsmotor til BEV'er. Men i indledningsmeddelelsen forklarede Kommissionen yderligere, at de tilgængelige oplysninger viste, at EU-erhvervsgrenen for BEV'er ville kunne opnå breakeven på deres BEV-forretningsaktiviteter og forventede et rentabelt niveau omkring 2025. Erhvervsgrenens lave resultater skyldtes hovedsagelig de høje batteriomkostninger og den dyre indsats inden for FoU i forhold til stadig relativt lave mængder. EU-erhvervsgrenen for BEV'er var nødt til kontinuerligt at investere navnlig i batterianlæg og forskning og udvikling af nye BEV-modeller for at forblive konkurrencedygtig. Situationen i øjeblikket var holdbar, da de fleste EU-BEV-producenter kunne krydskompensere med de højere margener, de opnår ved salg af biler med forbrændingsmotor, men denne mulighed ville dog gradvist forsvinde i takt med EU-markedets omstilling til fuld elektrificering. Med andre ord vil den fremtidige rentabilitet for EU-erhvervsgrenen for BEV'er i høj grad afhænge af, at erhvervsgrenen sikrer sig høje produktions- og salgsmængder for BEV'er. Som forklaret i indledningsmeddelelsen var EU-erhvervsgrenen desuden nødt til fortsat at øge sit salg af BEV'er på EU-markedet i store mængder. De kinesiske BEV'ers tilstedeværelse på EU-markedet i store mængder til betydeligt lavere priser end EU-erhvervsgrenens priser vil ikke gøre det muligt for EU-erhvervsgrenen at opbygge en egentlig BEV-industri på EU-markedet.

(178) Data i indledningsmeddelelsen var baseret på de oplysninger, som Kommissionen med rimelighed havde adgang til forud for indledningen af undersøgelsen. Forud for indledningen af undersøgelsen rådede Kommissionen ikke over oplysninger, der tydede på, at der var behov for en segmentanalyse. Kommissionen undersøgte dette spørgsmål yderligere i løbet af undersøgelsen og nåede til den konklusion, at en segmentanalyse ikke var berettiget eller hensigtsmæssig i denne sag, jf. betragtning 1041-1049.

(179) Kommissionen behøvede heller ikke at medtage en udtømmende liste i indledningsmeddelelsen over faktorer, der kan forårsage en trussel om skade for EU-erhvervsgrenen, da det bevisniveau, der kræves i indledningsmeddelelsen, er betydeligt lavere end i forbindelse med den undersøgelse, hvorved der indføres udligningsforanstaltninger. I indledningsmeddelelsen vurderede Kommissionen udviklingen i importen fra tredjelande og andre faktorer, der påvirker EU-erhvervsgrenens resultater, f.eks. manglen på halvledere, vanskeligheder med at skaffe tilstrækkelige råmaterialer og opladningsinfrastrukturen. I løbet af undersøgelsen vil Kommissionen foretage en detaljeret vurdering af disse faktorer som beskrevet i afsnit 6.2. Disse påstande blev derfor afvist.

(180) Hvad angår Unionens interesser hævdede GOC, selv om den erkendte, at Kommissionen normalt ikke tog hensyn til Unionens interesser i forbindelse med indledningen af en undersøgelse, at en sådan vurdering i den nuværende undersøgelse ville have været relevant og hensigtsmæssig, da undersøgelsen blev indledt på Kommissionens eget initiativ og ikke syntes at være understøttet af EU-BEV-producenterne. GOC fandt, at indledningen af denne undersøgelse var kontraproduktiv for Unionen, og at indførelsen af foranstaltninger ville være i strid med Unionens interesser, da: i) undersøgelsen ikke ville gavne EU-erhvervsgrenen for BEV'er, og hvis der blev indført foranstaltninger, ville det skabe problemer med hensyn til prisoverkommelighed og tilgængelighed af BEV'er i Unionen, og ii) undersøgelsen var uforenelig med EU's målsætninger for klimaet og grøn energi.

(181) Der findes ikke noget retligt krav om at medtage en vurdering af Unionens interesser, hverken i en klage eller i en indledningsmeddelelse for undersøgelser, der indledes på eget initiativ. Desuden var Kommissionen stærkt uenig i GOC's påstande i betragtning 180. Kommissionen har indgående behandlet aspekterne af Unionens interesser i løbet af undersøgelsen og har fremlagt sine konklusioner i afsnittet "Unionens interesser".

(182) Beviserne i indledningsmeddelelsen var de oplysninger, som Kommissionen med rimelighed havde adgang til forud for indledningen af undersøgelsen. Da undersøgelsen blev indledt på Kommissionens eget initiativ, havde den ikke adgang til de samme oplysninger som i en sag, hvor der indledes en undersøgelse på grundlag af en klage. Visse oplysninger, som f.eks. præcise data om produktionsomkostninger og dermed rentabiliteten, er derfor ikke offentligt tilgængelige. Ikke desto mindre indeholdt indledningsmeddelelsen tilstrækkelige beviser for, at der forelå en trussel om skade for EU-erhvervsgrenen og en årsagssammenhæng mellem truslen om skade for EU-erhvervsgrenen og importen af kinesiske BEV'er, som skyldtes den subsidierede import. Kommissionen var derfor af den opfattelse, at den havde tilstrækkelige beviser for trussel om skade som følge af subsidieret import i overensstemmelse med grundforordningen og SCM-aftalen.

1.6. Individuel undersøgelse

(183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, som er en eksporterende producent i Kina, indgav en anmodning om individuel undersøgelse i henhold til grundforordningens artikel 27, stk. 3. Den indsendte efterfølgende også en spørgeskemabesvarelse. Denne anmodning er på nuværende tidspunkt i proceduren under behandling.

2. DEN UNDERSØGTE VARE, DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE

2.1. Den undersøgte vare

(184) Den undersøgte vare er nye batteridrevne elkøretøjer, der hovedsagelig er konstrueret til transport af højst ni personer, inklusive føreren, undtagen køretøjer i klasse L6 og L7 i henhold til forordning (EU) nr. 168/2013 ([24]), som udelukkende drives af en eller flere elmotorer (uanset antallet af hjul, der er i bevægelse), herunder køretøjer med en forbrændingsmotor, der forlænger rækkevidden (en hjælpemotor), i øjeblikket henhørende under KN-kode ex 8703 80 10 (Taric-kode 8703 80 10 10) ("den undersøgte vare"). Motorcykler er ikke omfattet af undersøgelsen.

(185) I indledningsmeddelelsen var den udtrykkelige henvisning til rækkeviddeforlængeren ikke medtaget i definitionen af den undersøgte vare. Kommissionen anså det dog for nødvendigt at præcisere, at en type BEV'er også er de køretøjer, der har en lille forbrændingsmotor, der forlænger rækkevidden (en hjælpemotor), kombineret med en elektrisk generator, der anvendes til genopladning af batteriet under køretøjets fremdrift. Denne type BEV'er har de samme fysiske egenskaber og anvendelsesformål og konkurrerer med de andre typer BEV'er, der ikke har en rækkeviddeforlænger. I den betragtede periode importeredes denne type BEV'er fra Kina og produceredes i Unionen i små mængder. Således har Kommissionens analyse, siden indledningen af undersøgelsen, også omfattet data vedrørende denne type BEV'er.

2.2. Pågældende vare

(186) Den pågældende vare er den undersøgte vare med oprindelse i Kina ("den pågældende vare").

2.3. Samme vare

(187) Undersøgelsen viste, at følgende varer har samme grundlæggende fysiske og tekniske egenskaber og samme grundlæggende anvendelsesformål:

den pågældende vare, når den eksporteres til Unionen

a) den undersøgte vare, der produceres og sælges på hjemmemarkedet i Kina, og

b) den undersøgte vare, der produceres og sælges i Unionen af EU-erhvervsgrenen.

(188) Kommissionens besluttede, at i forbindelse med denne undersøgelse er disse varer derfor samme vare, jf. grundforordningens artikel 2, litra c).

([24]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

2.4. **Bemærkninger til varedækningen**

(189) Der blev modtaget bemærkninger til varedækningen fra Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. ("XEV") og Green World Mobility.

(190) XEV er en kinesisk eksporterende producent af quadricykler, der markedsføres under varemærket "XEV" og eksporteres til Unionen. Dens vigtigste model er XEV YOYO.

(191) XEV gjorde gældende, at XEV YOYO er en fuldt elektrisk quadricykel i køretøjsklasse L7 i henhold til de køretøjsklasser, der er defineret i bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 ([25]). Den adskiller sig som sådan ifølge XEV fra de motorkøretøjer til befordring af passagerer og deres bagage, der benævnes køretøjer i klasse M i henhold til de køretøjsklasser, der er defineret i artikel 4 i forordning (EF) 2018/858 ([26]). Desuden hævdede XEV, at quadricykler i køretøjsklasse L7 ikke har ligheder med de BEV'er, der er omfattet af undersøgelsen på grund af fysiske og tekniske forskelle. Blandt disse påviste XEV, at XEV YOYO ud over forskellige licenskrav og forskellige dimensioner på nummerpladen havde en lavere ydeevne, batterikapacitet, maksimal rækkevidde, køreklar vægt og maksimal hastighed end visse mindre BEV'er i køretøjsklasse M. XEV identificerede også forskellige anvendelser og forbrugeropfattelser.

(192) XEV anmodede derfor Kommissionen om at bekræfte, at quadricykler, som XEV YOYO, ikke betragtes som BEV'er i forbindelse med den nuværende undersøgelse og derfor ikke var omfattet af definitionen af den undersøgte vare.

(193) Kommissionens analyse bekræftede, at quadricykler (kategori L6 og L7) ikke har de samme fysiske og tekniske egenskaber som de batteridrevne elkøretøjer, der er omfattet af undersøgelsen. Quadricykler defineres hvad angår de fysiske og tekniske egenskaber ved grænser med hensyn til maksimal hastighed, vægt, motoreffekt og sæder, mens de batteridrevne elkøretøjer, der er omfattet af undersøgelsen, ikke har sådanne grænser. Kommissionen konkluderede følgelig, at quadricykler ikke var en del af den undersøgte vare, og at de derfor ikke var omfattet af undersøgelsen. Som følge heraf blev det konstateret, at eksporten af quadricykler til Unionen fra bl.a. XEV ikke var berørt af denne undersøgelse.

(194) Green World Mobility importerer el-drevne knallerter og visse elkøretøjer beregnet til personer med handicap fra Kina. Green World Mobility gjorde gældende, at sådanne køretøjer adskiller sig fra den undersøgte vare. Knallerter faldt faktisk ind under køretøjsklasse L6 som defineret i forordning (EU) nr. 168/2013, mens elkøretøjer beregnet til personer med handicap importeret af Green World Mobility tidligere var blevet klassificeret under KN-kode 8713 90 00. De nederlandske toldmyndigheder har dog efterfølgende omklassificeret dem under KN-kode 8703 80 10. Disse køretøjer kan maksimalt befordre to personer og kan køre med en maksimal hastighed på 45 km/t på offentlig vej. Endelig bekræftede Green World Mobility, at de også var klassificeret i køretøjsklasse L som defineret i forordning (EU) nr. 168/2013.

(195) Kommissionens analyse bekræftede, at knallerter og den type elkøretøjer, der er beregnet til handicappede, og som importeres af Green World Mobility, ikke havde de samme fysiske og tekniske egenskaber som de batteridrevne elkøretøjer, der er omfattet af denne undersøgelse. Kommissionen konkluderede således, at disse varer ikke var en del af den undersøgte vare, og at de derfor ikke var omfattet af undersøgelsen.

([25]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

([26]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

3. SUBSIDIERING

3.1. Indledning: Fremlæggelse af regeringens planer, projekter og andre dokumenter

(196) Inden den påståede subsidiering i form af subsidier eller subsidieordninger blev undersøgt, vurderede Kommissionen regeringens planer, projekter og andre dokumenter, som var relevante for analysen af de undersøgte subsidieordninger.

(197) Indledningsvis påpegede Kommissionen, at Kinas overordnede økonomiske struktur er kendetegnet ved, at staten spiller en særlig stærk rolle, og at de statslige myndigheder selv kontrolleres af det kinesiske kommunistparti ("CCP"), som er landets regerende politiske enhed. Som følge heraf opererer virksomheder i Kina i et særligt miljø, der – i modsætning til de vestlige økonomier, hvor markedskræfterne repræsenterer det dominerende organisationsprincip – omfatter en lang række mekanismer, der giver GOC en betydelig grad af kontrol over ethvert aspekt af den økonomiske aktivitet i landet. Denne stramme kontrol forhindrer de økonomiske aktører i at handle som rationelle markedsaktører, der søger at maksimere fortjenesten, og tvinger dem faktisk til at fungere som en del af regeringen i forbindelse med gennemførelsen af dens politikker og planer.

(198) De følgende elementer er mest betydningsfulde i forbindelse med overførslen af GOC's politikbaserede beslutninger til de økonomiske aktørers daglige forretningsadfærd: *i)* doktrinen om socialistisk markedsøkonomi, *ii)* CCP's lederskab, *iii)* det industrielle planlægningssystem og *iv)* det finansielle system.

(199) Den socialistiske markedsøkonomiske doktrin, der er forankret i den kinesiske forfatning ([27]), giver staten en iboende og altomfattende kontrol over økonomien, som går videre end de traditionelle standarder for fastsættelse af en lovgivningsmæssig ramme, inden for hvilken markedsaktørerne frit kan operere. Forfatningens artikel 6 har bl.a. følgende ordlyd: "*Grundlaget for Folkerepublikken Kinas socialistiske økonomiske system er et socialistisk offentligt ejerskab af produktionsmidlerne* [...]. *I socialismens indledende fase støtter staten det grundlæggende økonomiske system, hvor offentligt ejerskab dominerer, og forskellige former for ejerskab udvikler sig side om side og holder sig til det fordelingssystem, hvor fordeling foretaget i henhold til arbejde dominerer, og hvor der eksisterer forskellige former for fordeling side og side*." Forfatningens artikel 15 har desuden følgende ordlyd: "*Staten praktiserer socialistisk markedsøkonomi. Staten styrker den økonomiske lovgivning, forbedrer makroreguleringen og kontrollen. I henhold til loven forbyder staten organisationer eller enkeltpersoner at forstyrre den socioøkonomiske orden.*" Forfatningens artikel 11 tildeler derudover staten en interventionistisk rolle, der går videre end at beskytte de ikkeoffentlige sektorers rettigheder og interesser, idet staten skal "*tilskynde, støtte og lede udviklingen af økonomiens ikkeoffentlige sektorer og i henhold til loven udøve tilsyn og føre kontrol med økonomiens ikkeoffentlige sektorer*."

(200) Disse forfatningsmæssige grundprincipper afspejles i alle relevante retsakter ([28]), der fremhæver den socialistiske markedsøkonomi som det ledende princip, hvorpå den kinesiske økonomi er baseret. Desuden gør staten under CCP's lederskab i vid udstrækning brug af en række instrumenter – både incitamenter og restriktioner – til at styre økonomien i retning af en socialistisk modernisering, dvs. hen imod mål (også industripolitiske mål), der er fastsat af GOC.

([27]) Kinas forfatning, vedtaget den 4. december 1982, som ændret; kan ses på: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Se f.eks. artikel 1 og 206 i Kinas civile lovbog, hvori det hedder: "*Denne lov er formuleret* [...] *med henblik på at beskytte de civilretlige personers lovlige rettigheder og interesser, regulere civilretlige forhold, opretholde den sociale og økonomiske orden, opfylde behovet for at udvikle socialisme med kinesiske karakteristika og videreføre de centrale socialistiske værdier*" og "[s]*taten opretholder og forbedrer de grundlæggende socialistiske økonomiske systemer, som f.eks. ejerskabssystemet, hvor der udvikles forskellige ejerskabsformer, og hvor det offentlige ejerskab er det gængse, og fordelingssystemet, hvor der eksisterer flere former for fordeling side om side, og hvor fordeling i forhold til arbejde er det gængse, samt systemet med socialistisk markedsøkonomi. Staten konsoliderer og udvikler den offentlige sektor i økonomien og tilskynder til, støtter og styrer udviklingen af den ikkeoffentlige sektor i økonomien. Staten gennemfører en socialistisk markedsøkonomi*[…]", kan ses på: https://www.translex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Tilsvarende hedder det i artikel 1 i den kinesiske selskabsret: "*Folkerepublikken Kinas selskabsret* [...] *er blevet vedtaget for at standardisere virksomhedernes organisering og aktiviteter, beskytte virksomheders, aktionærers og kreditorers lovlige rettigheder og interesser, beskytte den sociale og økonomiske orden og fremme udviklingen af den socialistiske markedsøkonomi*", kan ses på: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) CCP's lederskab – som er formelt nedfældet i landets forfatning ([29]) samt i relevant afledt ret og i selve partiets forfatning ([30]) – antager forskellige former i praksis, Magtens tredeling findes f.eks. ikke i Kina, og partiet udøver fuld kontrol over statsapparatets lovgivende ([31]), udøvende ([32]) og dømmende ([33]) grene, derudover fører partiet tilsyn med vigtige økonomiske områder, herunder den finansielle sektor og industrisektorer, der betragtes som strategiske, navnlig gennem ejerskab og/eller ved at udpege og foretage rotationer af nøglepersonale, det er endvidere obligatorisk at oprette particeller i alle virksomheder med mere end tre medlemmer af partiet ([34]) (se også betragtning 785), både for statsejede og private, og partistrukturer i virksomheder gør ofte deres ret gældende til at deltage i virksomhedernes operationelle beslutningstagning (se også betragtning 786). Alle disse kontrolmekanismer giver CCP et stramt greb om landets økonomi og giver partiet mulighed for at udforme og gennemføre sine økonomiske politikker i overensstemmelse med sine strategiske overvejelser og prioriteter.

(202) I hvilken retning den kinesiske økonomi bevæger sig er i høj grad fastlagt af et omfattende planlægningssystem, der opstiller prioriteter og fastsætter de mål, som centrale og lokale myndigheder skal fokusere på. Der findes relevante planer på alle forvaltningsniveauer, som dækker alle økonomiske sektorer. De mål, der er fastsat af planlægningsinstrumenterne, er bindende, og myndighederne på hvert administrativt niveau overvåger gennemførelsen af planerne på de tilsvarende lavere myndighedsniveauer. Overordnet set resulterer planlægningssystemet i Kina i, at ressourcerne kanaliseres til sektorer, der af regeringen er udpeget som strategiske eller på anden måde politisk vigtige, i stedet for at blive allokeret i overensstemmelse med markedskræfterne ([35]).

(203) For at fordele ressourcer i overensstemmelse med GOC's politikbaserede prioriteter er en instrumentalisering af den finansielle sektor af afgørende betydning for de kinesiske myndigheder. Kinas finansielle system er fortsat domineret af banksektoren, og staten kontrollerer banksektoren (se også afsnit 3.5.1, navnlig underafsnit 3.5.1.3), gennem ejerskab (se betragtning 465) og gennem personlige tilknytninger. GOC har derfor i sin egenskab af majoritetsaktionær/kontrollerende aktionær beføjelse til at udpege de vigtigste stillinger i de ledende statsejede og politisk styrede banker (se betragtning 454) samt banker, der helt eller delvist ejes af staten selv eller af statsejede juridiske personer (se betragtning 468).

(204) Desuden indeholder vedtægterne for større kinesiske banker regelmæssigt et særligt kapitel om oprettelsen af en partikomité ([36]). I henhold til vedtægterne for Industrial and Commercial Bank of China ("*ICBC*") hedder det f.eks., at "*formanden for bankens bestyrelse og sekretæren for partikomitéen skal være den samme person*" ([37]). Artikel 53 indeholder en liste over partikomitéens opgaver, herunder overvågning af den praktiske gennemførelse af partiets og statens beslutninger i banken. Partikomitéen spiller også en rolle i udvælgelsen og evalueringen af personale

([29]) Jf. forfatningens artikel 1. "*Det socialistiske system er Folkerepublikken Kinas grundlæggende system. Det kinesiske kommunistpartis lederskab er det afgørende kendetegn ved socialisme med kinesiske karakteristika. Det er forbudt for organisationer eller enkeltpersoner at skade det socialistiske system.*"

([30]) Jf. det generelle program i CCP's forfatning, hvori det hedder: "*Det kinesiske kommunistpartis lederskab er den vigtigste egenskab ved socialisme med kinesiske karakteristika og den største styrke ved dette system. Partiet er den øverste kraft med hensyn til politisk lederskab. Partiet har det overordnede lederskab på alle indsatsområder i alle dele af landet*", kan ses på: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (tilgået den 3. juni 2024).

([31]) Med hensyn til sammensætningen af Den Nationale Folkekongres og dens forhold til det kinesiske kommunistparti henvises f.eks. til: https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Kan ses på: https://www.gov.cn/.

([33]) Jf. artikel 12 i Folkerepublikken Kinas lov om dommere, hvori det fastsættes, at dommerne skal "[f]*orsvare* [...]*Folkerepublikken Kinas forfatning, Det kinesiske kommunistpartis lederskab og det socialistiske system*", kan ses på: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Jf. artikel 30 i CCP's forfatning: "*Der oprettes en partiorganisation på primært niveau i enhver virksomhed,* [...], *i ethvert regeringsorgan,* [...] *og i enhver anden organisation på primært niveau* [hvor folk arbejder], *hvor der er tre eller flere fuldgyldige partimedlemmer*".

([35]) Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene om "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations" af 20. december 2017 (SWD(2017) 483 final/2) ("Kinarapporten fra 2017"), kapitel 4, s. 41-42 og 83. Der henvises også til det reviderede arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene om "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations" af 10. april 2024 (SWD(2024) 91 final) ("Kinarapporten"), kapitel 4, s. 57-59 og 99.

([36]) ICBC's vedtægter, kapitel 6, artikel 52-53, kan ses på: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) *Ibid.*, artikel 52.

sammen med bestyrelsen. Endelig skal partikomitéen inddrages i drøftelsen af "*større operationelle og ledelsesmæssige spørgsmål og vigtige spørgsmål vedrørende medarbejderinteresser og fremsætte bemærkninger og forslag*" ([38]). Partikomitéen skal i henhold til bestemmelserne om bestyrelsen også høres, inden der træffes afgørelse om væsentlige spørgsmål ([39]). Vedtægterne for Agricultural Bank of China indeholder enslydende formuleringer om nedsættelse af partikomitéen i artikel 58 og om komitéens deltagelse i drøftelsen af vigtige spørgsmål i artikel 161 ([40]).

(205) Ud over GOC's evne til at kontrollere banksektoren gennem ejerskab og organisatorisk opbygning udøver GOC kontrol over sektoren, også i lyset af Kinas gældende lovgivning (se 3.5.1.5 for analysen af de relevante lovgivningsmæssige dokumenter), som kræver, at bankerne tilpasser sig landets industripolitiske mål, når de træffer finansielle beslutninger.

(206) Det kan konkluderes, at alle disse elementer viser, at strukturen i det retlige og politiske system i Kina er afhængig af, at regeringen har et stramt greb om alle aspekter af økonomi og handel, da disse områder forvaltes centralt og overvåges af GOC. De økonomiske aktører er en integreret del af dette system, ikke som frie markedsaktører, der ønsker at træffe forretningsmæssige beslutninger, som udelukkende er drevet af økonomisk logik og maksimering af fortjenesten, men snarere som en af de integrerede aktører med henblik på at gennemføre de overordnede politikker og deres specifikke mål, som GOC har fastsat på centralt plan.

3.2. **Regeringens planer og politikker til støtte for BEV-industrien**

(207) På denne baggrund konstaterede Kommissionen, at alle subsidier eller subsidieordninger, der er under vurdering, indgår i gennemførelsen af GOC's centrale planlægning for at fremme BEV-industrien af følgende årsager.

(208) BEV-industrien betragtes af GOC som en industri af strategisk betydning, og GOC har konsekvent understreget den politiske støtte til den fremskyndede udvikling af sektoren i hvert fald siden 2010. En sådan kategorisering er af stor betydning, da den kvalificerer bestemte sektorer til at indgå i en række specifikke politikker og støtteforanstaltninger, der har til formål at fremme udviklingen i de enkelte sektorer ([41]).

(209) Det fremgår tydeligt af en række dokumenter om industripolitik, der successivt er blevet indført i hvert fald siden 2010, og som er anført nedenfor.

Statsrådets afgørelse nr. 40 om fremme og implementering af "De midlertidige bestemmelser om fremme af tilpasningen af den industrielle struktur".

(210) Afgørelse nr. 40 fra Folkerepublikken Kinas statsråd er et juridisk dokument, der blev udstedt i 2005, som har til formål at fremme tilpasninger af industriel struktur i Kina ved at tilskynde til udvikling af højteknologiske industrier og afskaffelse af forældet produktionskapacitet. "Det vejledende katalog for tilpasninger af industriel struktur", som er en gennemførelsesforanstaltning til afgørelse nr. 40, danner grundlaget for retningslinjer for investering gennem udpegelsen af industrisektorer, der bør være omfattet af privilegeret adgang til kredit. Deri udstikkes også retningslinjerne for GOC med hensyn til at forvalte investeringsprojekter og udarbejde og gennemføre politikker for offentlige finanser, beskatning, kredit, jord, import og eksport. Den nationale udviklings- og reformkommission (The National Development and Reform Commission - "NDRC") offentliggjorde og ændrede efterfølgende et vejledende katalog for tilpasning af industriel struktur i februar 2013 og i 2019.

(211) Dokumenterne fra 2013 og 2019 henviser begge til NEV-industrien (NEV - new energy vehicle), som omfatter BEV'er, og er en tilskyndet industri.

([38]) *Ibid.*, artikel 53(3).
([39]) *Ibid.*, artikel 144.
([40]) Vedtægterne for ABC, kan ses på: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Kinarapporten fra 2017 – kapitel 2, s. 17 og s. 20

Statsrådets afgørelse af 2010 om fremskyndelse af udviklingen af strategiske vækstindustrier

(212) I statsrådets afgørelse fra 2010 om fremskyndelse af udviklingen af strategiske vækstindustrier ([42]) udpegede GOC NEV-sektoren som én af de industrier, hvis opgradering skal prioriteres.

(213) I henhold til afgørelsens artikel II forpligtede GOC sig til at *"prioritere fremme og* udvikling *af industrier inden for f.eks. energibesparelser, miljøbeskyttelse, ny generation af informationsteknologi, biologi, fremstilling af avanceret udstyr, alternative energiressourcer, nye materialer, køretøjer på alternativ energi osv."*.

(214) Afgørelsen indeholdt også et eksplicit langsigtet udviklingsmål for industrien, som også indebar oprettelse af globalt aktive store virksomheder: *"Senest i 2020* vil [...] *nye energiressourcer, industrier for nye materialer og køretøjer på alternativ energi være blevet pionerindustrier i den nationale økonomi. Innovationsevnen vil være væsentligt forbedret, en række nøgleteknologier og kerneteknologier vil være under vores kontrol, og vi vil have nået det førende niveau på verdensplan på nogle områder. Der vil være dannet en gruppe af store virksomheder med international indflydelse og en gruppe af energiske små og mellemstore virksomheder"* ([43]).

(215) Klassificeringen af NEV'er som en strategisk industri tilkendegav over for alle forvaltningsniveauer den betydning, som GOC tillægger sektoren, og tydeliggør dermed, at yderligere politikker til støtte for industrien vil følge på centralt plan og forventes på de lavere forvaltningsniveauer i landet.

Udviklingsplan for industrien for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi (2012-2020)

(216) Støtten til udviklingen af NEV-industrien indgik allerede i den 12. nationale femårsplan ([44]) for perioden 2011-2015 og blev mere specifikt formuleret i planen for udvikling af energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi (2012-2020) ([45]), hvori det blev anført, at *"de køretøjer på alternativ energi, der henvises til i denne plan, omfatter hovedsagelig rene elkøretøjer, pluginhybridkøretøjer og brændselscellekøretøjer. Energibesparende køretøjer henviser til køretøjer med forbrændingsmotor som det vigtigste energisystem* [...]" ([46]).

(217) I planen blev det endvidere præciseret, at selv om *"Kinas køretøjer på alternativ energi overordnet set har grundlaget for en industriel udvikling, og nøgleteknologier, som f.eks. batterier, motorer, elektronisk kontrol og systemintegration, har gjort betydelige fremskridt, og markedsføringen af rene elkøretøjer og pluginhybridkøretøjer er begyndt i lille målestok"*, var der fortsat store hindringer for udviklingen af sektoren: *"nøgleteknologierne i Kinas køretøjer på alternativ energi og visse centrale komponenter er endnu ikke brudt igennem, produktomkostningerne er høje, støtteforanstaltningerne for BEV-industrien er ikke perfekte, og udviklingen i industrialiseringen af NEV-industrien og den udvikling mod en markedsbaseret sektor er begrænset, de vigtigste kerneteknologier til fremme af energibesparende biler beherskes endnu ikke fuldt ud* [...] *"*.

(218) På denne baggrund formulerede GOC det overordnede industripolitiske mål for sektoren som følger: *"vi må gribe lejligheden, tilskynde udbredelsen, fremme etableringen og udviklingen af en industri for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi, fremme optimeringen og opgraderingen af bilindustrien og gennemføre omstillingen fra en stor bilindustri til et kraftcenter inden for bilindustrien."*

(219) Metoderne til at nå disse *mål* — som primært hviler på statslige støttemekanismer — blev også fastlagt i planen: *"Holde sig til kombinationen af regeringens vejledning og markedets fremdrift. I perioden med industriel etablering vil vi aktivt påtage os planlægningsvejledning og sørge for politikbaserede incitamenter, samle videnskabelige, teknologiske og industrielle ressourcer, tilskynde til udvikling og produktion af energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi og styre forbruget på markedet. Fra det tidspunkt, hvor industrien er rigtig etableret, udnytte den fremdrift, som markedet har i den industrielle udvikling* [...]" ([47]).

([42]) Kan ses på: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Jf. artikel II(3) i afgørelsen.
([44]) Jf. kapitel 10, sektion 3 i planen, kan ses på: 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]) Kan ses på: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Jf. artikel 1 i planen.
([47]) Jf. artikel 2(2) i planen.

(220) I denne artikel i planen fastsættes det, at GOC's markedsvejledning ikke kun fandt anvendelse på *produktionen* af færdige NEV'er, men også på dele hertil: *"Tilslutte sig kombinationen af etablering af industrier og styrkelse af støttefaciliteter. Med det komplette køretøj som førende kraft etablere og fremme den fremskyndede udvikling af industrikæden, som f.eks. traktionsbatterier, motorer, automobilelektronik, avancerede forbrændingsmotorer og højeffektive transmissioner"* ([48]).

(221) Efter at målsætningerne og metoderne til at nå dem var præciseret, blev der i planen fastsat specifikke (output-) mål: *"Senest i 2015 vil den kumulative produktion og det kumulative salg af rene elkøretøjer og pluginhybridkøretøjer nå op på 500 000 enheder, senest i 2020 vil produktionskapaciteten for rene elkøretøjer og pluginhybridkøretøjer nå op på 2 mio. enheder, og den kumulative produktion og det kumulative salg vil overstige 5 mio. enheder* [...]" ([49]). Til sidst anførtes der i planen statsstøttemekanismer, som NEV-sektoren er berettiget til, og som omfatter områder som bistand til fastlæggelse af internationale standarder, rekruttering og talentfremme, statsstøtte centreret omkring forskellige former for finansiel støtte, underinddelt i:

— Tilskud (*"Centralregeringen stiller midler til rådighed med henblik på at yde passende støtte til gennemførelsen af innovative teknologiprojekter med hensyn til energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi, vejlede virksomhederne i at øge investeringerne i teknologisk udvikling, ingeniørvirksomhed, udarbejdelse af standarder, markedsapplikation og anden udviklingsstadier og opbygge et teknologisk innovationssystem, der kombinerer produktion, uddannelse og forskning, yde subsidier til demonstration af energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi inden for offentlig service og ved private køb af køretøjer på alternativ energi og tilskynde forbrugerne til at købe og anvende energibesparende køretøjer [...]"*).

— Skattepolitisk støtte (*"Energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi og virksomheder, der fremstiller centrale dele og komponenter dertil, og som anerkendes som berettigede til indkomstskatteincitamenter for højteknologiske virksomheder, kan nyde godt af relevante præferentielle politikker i overensstemmelse med loven"*).

— Støtte til finansielle tjenester (*"Vejledning af finansielle institutioner til etablering af kreditforvaltnings- og låneevalueringssystemer for at tilskynde til udvikling af industrier for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi, aktivt fremme innovation af finansielle produkter, f.eks. finansiering af pantsætning af intellektuelle ejendomsrettigheder og finansiering af industrikæder, fremskynde etableringen af et garantisystem på flere niveauer, herunder finansielle bidrag og investeringer i social kapital, anvende risikokompensation og andre politikker fuldt ud og fremme øget finansiel støtte"*), og

— Støtte til risikovillig kapital (*"Den nye venturekapitalfond for køretøjer på alternativ energi, der opfylder* kravene, *kan ansøge om central finansiel deltagelse i overensstemmelse med lovgivningen og vejlede sociale fonde i at investere i energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi på forskellige måder"*).

Vejledende udtalelser om fremskyndelse af fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi

(222) I 2014 offentliggjorde statsrådet "vejledende udtalelser om fremskyndelse af fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi" ([50]) (Guobanfa [2014] nr. 35) (også kaldet *"Vejledende udtalelser om NEV"*). De vejledende udtalelser om NEV har til formål at *"kombinere markedsdominans med statsstøtte* ([51])" og fastlægge forskellige former for statsstøtte til udvikling af industrien, f.eks. lokale planer for fremme af NEV'er, subsidierede indkøb, finansiel støtte, obligationer osv.

(223) Målene og instrukserne i de 14. femårsplaner er ofte suppleret med gennemførelsesplaner, handlingsplaner, vejledende udtalelser, retningslinjer osv. Vejledende udtalelser er dokumenter, der er offentliggjort af regeringen med det formål at styre adfærden i en industrigren, således at GOC's politikmål opfyldes i bestemte sektorer Selv om de vejledende udtalelser inden for det kinesiske retssystem betragtes som vejledende dokumenter, peger de på konkret statslig indgriben med henblik på at forme forskellige sektorer i den kinesiske økonomi ([52]). Det er især tilfældet for de vejledende udtalelser om NEV'er, som omfatter både topstyrede instruktioner til lokale

([48]) *Ibid.*
([49]) Jf. artikel (3)(2) i planen.
([50]) Kan ses på https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Se afsnit I (1) i de vejledende udtalelser om NEV.
([52]) Se f.eks. EUT L 228 af 15.9.2023, s. 217, og den 14. femårsplan for national økonomisk og social udvikling og langsigtede mål for 2035.

myndigheder om at udarbejde planer og incitamenter til fremme af NEV'er og også direktiver på centralt niveau om tildelingen af midler som en anerkendelse af byer og virksomheder, der har opnået særligt gode resultater hvad angår fremme af køretøjer på alternativ energi, såvel som f.eks. statslige myndigheders og finansielle institutioners skattemæssige, finansielle og investeringsmæssige incitamenter. De vejledende udtalelser er således endnu et værktøj, der anvendes af de statslige myndigheder til at udøve direkte kontrol med, hvordan NEV-industrien gennemfører *den 13. nationale femårsplan*

(224) En lignende sprogbrug vedrørende støtte til sektoren findes i alle nyere politikdokumenter fra regeringen, at regne fra den 13. nationale femårsplan *("13. femårsplan")* for årene 2016 - 2020 ([53]). I henhold til afsnit 1 i kapitel 23 i den 13. femårsplan havde GOC til hensigt at *"støtte udviklingen af næste generation af informationsteknologi, køretøjer på alternativ energi, bioteknologi, grøn og kulstoffattig teknologi, avanceret udstyr og avancerede materialer samt digitale kreative industrier"*.

(225) Desuden indeholdt samme kapitel i den 13. femårsplan en række politikker, som GOC havde til hensigt at anvende til støtte for den fulde udvikling af sektoren, herunder fra vitalt input til slutproduktet, nemlig: *i) "fremme brugen af køretøjer på alternativ energi, ii) tilskynde til anvendelse af køretøjer på alternativ energi til offentlig transport i byer og taxatjenester, iii) udvikle rene elkøretøjer og hybride elkøretøjer med fokus på fremskridt inden for centrale teknologiske områder, f.eks. batterienergitæthed og tilpasning af batteritemperatur, iv) fremme udviklingen af et net af opladningsfaciliteter og -tjenester, der er indbyrdes kompatible og omfattet af ensartede standarder [...], v) sikre, at de samlede kumulerede produktions- og salgstal for køretøjer på alternativ energi i Kina når op på fem millioner og vi) styrke indsatsen for at genvinde og bortskaffe brugte batterier fra køretøjer på alternativ energi"* ([54]).

Made in China 2025

(226) I 2015 offentliggjorde GOC sin langsigtede omfattende industristrategi, kendt som Made in China 2025 ([55]). Denne strategi fastsatte milepæle for en opgradering af landets udvalgte fremstillingssektorer senest i 2020 og 2025 og bekræftede GOC's hensigt om "[f]*ortsat at støtte udviklingen af elkøretøjer og brændselscellekøretøjer, beherske kerneteknologierne i kulstoffattige, digitaliserede og intelligente biler [forbedre kapaciteterne inden for ingeniørvæsen og industrialisering angående kerneteknologier, som f.eks. startbatterier, drivmotorer, højeffektive forbrændingsmotorer, avanceret transmissionsteknologi, letvægtsmaterialer, og intelligente styresystemer, udforme et komplet industrielt system og innovationssystem fra nøglekomponenter til komplette køretøjer og fremme integrationen af energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi af uafhængige mærker på internationalt avancerede niveauer*" ([56]) og dermed *"[o]rganisere og gennemføre en række særlige projekter og større projekter vedrørende innovation og industrialisering for store fly, flymotorer og gasturbiner, civil luftfart, intelligente grønne tog, energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi, skibsteknisk udstyr og højteknologiske skibe, komplette sæt af udstyr til intelligente net, avancerede CNC-maskiner, atomkraftudstyr og medicinsk udstyr af høj kvalitet"* ([57]).

(227) For at opfylde disse målsætninger understregede Made in China 2025-strategien behovet for at *"styrke reformen på det finansielle område, udvide den finansielle kanal for fremstillingsindustrien og reducere de finansielle omkostninger,* [at u]*dnytte fordelene fuldt ud ved politikbaseret finansiering, udviklingsfinansiering og kommerciel finansiering og øge støtten til den nye generation af informationsteknologi, avanceret udstyr, nye materialer,* [at a]*nmode Export-Import Bank of China om at øge dens service til fremstillingsindustrien i dennes forretningsrelaterede udadvendte aktiviteter, tilskynde China Development Bank til at øge lån til fremstillingsvirksomheder og pålægge finansielle institutioner at være innovative med hensyn til produkter og forretningsaktiviteter, der egner sig til fremstillingsvirksomhedernes karakteristika"* ([58]).

([53]) Kan ses på: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Jf. kapitel 23, rubrik 8 i femårsplanen.
([55]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm , en engelsk oversættelse kan ses på: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Jf. afsnit 3.6.6. i Made in China 2025.
([57]) Idem, rubrik 5.
([58]) Idem, afsnit 4.3.

(228) Strategien indeholder også bestemmelser om anvendelse af finanspolitiske instrumenter: *"Gøre fuld brug af eksisterende kanaler, styrke støtten af finansielle midler til fremstillingsindustrien, fokusere på nøgleområder inden for omstilling og opgradering af fremstillingsindustrien, f.eks.* [...] *avanceret udstyr,* [...] *og skabe et gunstigt politikbaseret miljø for udviklingen af fremstillingsindustrien. Anvende offentlig-private partnerskaber* [...] *med henblik på at dirigere sociale midler til at indgå i opførelsen af store projekter, virksomhedsteknologisk innovation og opførelse af vigtig infrastruktur i fremstillingsindustrien. Innovation hvad angår midlerne inden for finansiel støtte, ændre fra "konstruktionsstøtte" til "driftsstøtte", og forbedre effektiviteten i anvendelsen af finansielle midler*" ([59]).

Forskriften om standarder i industrien for traktionsbatterier til biler

(229) Kommissionen konstaterede også, at ministeriet for industri og informationsteknologi i 2015 udstedte "Regulation on the Standards of the Automotive Power Battery Industry" ([60])(forskrift om standarder for industrien for traktionsbatterier til biler (*"forskriften om standarder"*) for at *"vejlede og regulere en sund udvikling af industrien for traktionsbatterier til biler.* [...] *Staten opfordrer virksomheder, der fremstiller traktionsbatterier til biler, til at blive bedre og stærkere, til at fastlægge produktionsspecifikationer for varer og kvalitetssikringssystemer, styrke teknologisk og forvaltningsmæssig innovation, forbedre produktforskning og -udvikling og fremstillingsniveauer og forbedre produkternes ydeevne og kvalitet for at opfylde behovene i forbindelse med udviklingen af industrien for køretøjer på alternativ energi*" ([61]). Forskriften indeholder krav om, at virksomheder, der fremstiller traktionsbatterier til biler, skal ansøge om optagelse i kataloget over virksomheder, der opfylder kravene, hvoraf et af dem er, at de skal være producent og leverandør af *"automobilprodukter på Folkerepublikken Kinas geografiske område (undtagen Taiwan, Hongkong og Macao)"* ([62]). Som følge heraf vil *"[l]isten over virksomheder, der er medtaget i meddelelsen, tjene som grundlag for relevant politikbaseret støtte"* ([63]). Efter denne meddelelse er der offentliggjort fire versioner af kataloger over virksomheder, der opfylder betingelserne i forskriften om standarder, og der er ikke medtaget nogen udenlandsk producent af traktionsbatterier ([64]). Selv om kravene blev afskaffet i 2019 ved meddelelse nr. 22 fra Folkerepublikken Kinas ministerium for industri og informationsteknologi ([65]), kan eksistensen af kataloget over virksomheder, der fremstiller traktionsbatterier, antages at have givet kinesiske batteriproducenter en konkurrencefordel i forhold til udenlandske producenter, da industrien for traktionsbatterier var i sin indledende udviklingsfase.

Handlingsplan om fremme af udviklingen af industrien for batterier til NEV'er

(230) I handlingsplanen om fremme af udviklingen af industrien for batterier til NEV'er ([66]) fra 2017 forklares det, at traktionsbatterier er kernen i elkøretøjer og nøglen til udviklingen af industrien for køretøjer på alternativ energi. Efter mere end ti års udvikling har landets industri for traktionsbatterier gjort store fremskridt. Men den aktuelle ydeevne, kvaliteten og omkostningerne hvad angår traktionsbatterier opfylder endnu ikke de behov, der gør sig gældende i forbindelse med fremme og almindelig udbredelse af køretøjer på alternativ energi, især inden for grundlæggende vigtige materialer, systemintegrationsteknologi, fremstillingsudstyr og -processer osv. Planen blev udarbejdet for at fremskynde forbedringen af kapacitetsudviklingen og -niveauet for landets industri for traktionsbatterier til biler og fremme en sund og bæredygtig udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi.

([59]) Idem, afsnit 4.4.
([60]) Meddelelse nr. 22 fra 2015 fra Ministry of Industry and Information Technology of the People's Republic of China (MIIT), kan ses på: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Sektion 1(2) i Forskriften om standarder.
([62]) Sektion 1(4) i Forskriften om standarder.
([63]) Sektion 8(26) i Forskriften om standarder.
([64]) Første version: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html, anden version: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html, tredje version: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html og fjerde version: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Meddelelse nr. 22 fra 2019 fra Ministry of Industry and Information Technology of the People's Republic of China (MIIT), kan ses på: 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) Gennemførelsen af et projekt fra MIIT og Ministry of Science and Technology (MST - ministeriet for videnskab og teknologi) om opgradering af traktionsbatterier bygger på nationale videnskabelige og teknologiske planer (særlige projekter, fonde) og andre overordnede former for støtte til forskning i og udvikling af traktionsbatterier med henblik på at opnå en enkelt specifik energikapacitet på mere end 300 Wh/kg i 2020, kontinuerligt forbedre produkternes ydeevne og fremskynde gennemførelsen af produktinstallation og -anvendelse på højt niveau. Målet var at tilskynde de førende elbatterivirksomheder til at samarbejde om bedre ressourcer i det foregående og det efterfølgende produktionsled, fokusere på gennembrud inden for nøgleteknologier med hensyn til materialer og komponenter, battericeller og -systemer, opnå en kraftig forbedring af traktionsbatteriernes ydeevne og sikkerhed og arbejde på at opnå en enkelt batterienhed på 350 Wh/kg og en industrialisering og anvendelse i køretøjerne af nye lithium-ionprodukter med et system på 260 Wh/kg.

(232) Planen lægger også op til en forøgelse af den politikbaserede støtte og bygger på den ledende rolle, som offentlige investeringer spiller i social kapital, tilskynder til anvendelse af social kapital til at oprette fonde til udvikling af traktionsbatteriindustrien og øger støtten til teknologi til industrialisering af traktionsbatterier. Ifølge planen vil traktionsbatterier, der opfylder betingelserne, blive fritaget for forbrugsafgiften i henhold til lovgivningen, hvis traktionsbatterivirksomhederne opfylder betingelserne, vil de få fordel af skattebegunstigelsespolitikker for højteknologiske virksomheder, teknologioverførsel og teknologiudvikling i henhold til lovgivningen.

Kinas 14. nationale femårsplan

(233) Den 14. nationale femårsplan ([67]) for perioden 2021-2026, som ikke afviger fra Made in China 2025-strategien, viser, at GOC's politik med at prioritere og støtte NEV-sektoren *er fortsat* og faktisk er tiltagende. I henhold til planens artikel IX har de kinesiske myndigheder forpligtet sig til at *"øge merværdien af strategiske vækstindustrier til mere end 17 % af BNP*". For NEV-sektoren, som er en af de strategiske vækstindustrier, indebærer denne forpligtelse *"at der sker gennembrud inden for nøgleteknologier, f.eks. højsikkerhedsbatterier, højeffektive drivmotorer og højtydende elsystemer til køretøjer på alternativ energi, og at FoU-aktiviteter fremskyndes inden for nøglekomponenter, som f.eks. de grundlæggende teknologiplatforme for intelligente (opkoblede) køretøjer, software- og hardwaresystemer, elektrisk styretøj (steer-by-wire chassis) og intelligente terminaler"* ([68]).

(234) I betragtning af karakteren af det kinesiske planlægningssystem skal planer på højere niveau — f.eks. de 12., 13. eller 14. nationale femårsplaner — følges op og gennemføres af alle relevante myndigheder. De nationale planer fastsætter eksplicitte forpligtelser i den henseende, som f.eks. artikel LXV i den 14. nationale femårsplan, i henhold til hvilken GOC *"skal styrke organisationen, koordineringen og tilsynet med gennemførelsen af denne plan og indføre og forbedre mekanismer til planlægning og gennemførelse, overvågning og evaluering, overholdelse af politikker samt vurdering og tilsyn*". I overensstemmelse hermed skal myndigheder på lavere niveauer *skabe gunstige politikbaserede rammer, også institutionelt, miljømæssigt og retligt set. De årlige planer skal gennemføre de udviklingsmål og centrale opgaver, der foreslås i denne plan"* ([69]).

(235) Det afgørende er, at GOC utvetydigt forpligter sig til at yde finansiel støtte samt støtte i form af andre produktionsfaktorer — f.eks. jord — til projekter og sektorer, der er udpeget i planen: *"*[v]*i vil overholde princippet i planen, der fastlægger kursen, med finanspolitiske udgifter som garanti, finansiering som støtte og koordinering med andre politikker.* [...] *Vi vil fortsat sørge for, at de offentlige finanspolitiske udgifter underkaster sig og tjener den offentlige politik, øger den finansielle støtte til større nationale strategiske opgaver, styrker koordineringen på mellemlang sigt af finansieringsplaner og årlige budgetter, offentlige investeringsplaner og gennemførelsen af denne plan og prioriterer centrale finanspolitiske midler til de større opgaver og større ingeniørprojekter, der er udpeget i denne plan. Vi vil insistere på, at projekterne følger planen, og at midler og produktionsfaktorer følger projekterne, at der udarbejdes en liste over større ingeniørprojekter på grundlag af denne plan, at godkendelsesprocedurerne for projekterne på listen forenkles, og sikre, at sikre, at der gives prioritet til udvælgelsen af planlægningslokationer, og at tilrådighedsstillelse af jord og kapitalbehov prioriteres. Behovet for jord til individuelle større ingeniørprojekter garanteres af staten på en ensartet måde"* ([70]).

([67]) Jf.: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. En engelsk oversættelse findes på: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Jf. artikel XI, tabel 4 i femårsplanen.
([69]) Jf. artikel LXV, sektion 1 i planen.
([70]) Jf. artikel LXV, sektion 3 i planen.

(236) Dette gennemførelsesmandat resulterer derfor i, at de relevante statslige myndigheder indfører et helt netværk af yderligere politikbaserede instrumenter, dvs. navnlig den langsigtede nationale sektorplan og udviklingsplanen for industrien for køretøjer på alternativ energi (2021-2035) ([71]), som erstattede den tilsvarende plan for 2012-2020, jf. betragtning 216-224.

Udviklingsplan for industrien for køretøjer på alternativ energi (2021-2035)

(237) Udviklingsplanen for industrien for køretøjer på alternativ energi indeholder følgende vision: *"Senest i 2025 vil konkurrenceevnen for Kinas marked for køretøjer på alternativ energi være væsentligt styrket, der vil være sket betydelige gennembrud inden for nøgleteknologier, som f.eks. traktionsbatterier, drivmotorer og styresystemer til køretøjer, og sikkerhedsniveauet vil være væsentligt forbedret. Det gennemsnitlige elforbrug for nye rene elkøretøjer til persontransport vil være faldet til 12,0 kWh/100 km, salgsmængden af køretøjer på alternativ energi vil være nået op på ca. 20 % af det samlede salg af nye køretøjer, og køretøjer, der i udpræget grad er selvkørende, vil have opnået kommerciel anvendelse i begrænsede områder og i særlige scenarier, og bekvemmeligheden ved tjenester vedrørende opladning og ombytning (swapping) vil være væsentligt forbedret"* ([72]).

(238) Med henblik på at nå dette mål indeholder planen en liste over forskellige skridt, der skal tages. Nogle af dem indeholder horisontal statsstøtte til industrien, f.eks. for at *"forbedre de offentlige tjenesters støttekapacitet, f.eks. teknologioverførsel, informationstjenester, oplæring af talenter, projektfinansiering og internationale udvekslinger"* ([73]), for at *"gennemføre politikker om finansielle subsidier"* ([74]) eller for at "[g]*ennemføre skattebegunstigelsespolitikker i relation til køretøjer på alternativ energi*" ([75]). Andre fokuserer på specifikke komponenter til køretøjer eller individuelle elementer i NEV-værdikæden, f.eks. "[t]*ilskynde virksomheder til at forbedre evnen til at garantere nøgleressourcer som lithium, nikkel, kobolt og platin*", "*styrke det energimæssige samspil mellem køretøjer på alternativ energi og nettet,*" ([76]), "[f]*remskynde konstruktionen af infrastruktur til opladning og udskiftning*" ([77]), eller "[s]*tøtte anvendelsen af eksisterende lokationer og faciliteter til gennemførelse af integrerede forsyningstjenester for olie, gas, hydrogen og elektricitet*" ([78]).

NDRC's gennemførelsesudtalelser om styrkelse af køretøjer på alternativ energi

(239) I januar 2024 offentliggjorde NDRC anbefalinger til en reform af integrationen af NEV'er i Kinas elnetplanlægning. Ud over samspillet mellem køretøjer og netværk omfatter disse anbefalinger også tilskyndelse til innovation og harmonisering af standarder i NEV-sektoren med henblik på at *"fremme forskning i nøgleteknologier og centralt udstyr, styrke hovedopgaven i forbindelse med virksomhedsinnovation og anføre udviklingen ved hjælp af innovation. Fremskynde udarbejdelse og revision af standarder og lede den samarbejdsbaserede og standardiserede udvikling af industrien* ([79])."

Provins- og kommunalplaner

(240) De støtteforanstaltninger, der er specificeret i udviklingsplanen for industrien for køretøjer på alternativ energi (2021-2035), afspejles — og omsættes i mere præcis retning — i de tilsvarende provins- og kommunalplaner ([80]).

(241) Provinsplanerne indeholder nærmere oplysninger om, hvordan målene i de centrale planer skal omsættes til politikker i de enkelte provinser, i form af foranstaltninger som anført i *eksemplerne* nedenfor.

([71]) Kan ses på: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Jf. kapitel II, sektion 3 i planen.
([73]) Jf. kapitel III, sektion 3 i planen.
([74]) Jf. kapitel VIII, sektion 1 i planen.
([75]) Jf. kapitel VIII, sektion 2 i planen.
([76]) Jf. kapitel V, sektion 1 i planen.
([77]) Jf. kapitel VI, sektion 1 i planen.
([78]) Jf. kapitel VI, sektion 3 i planen.
([79]) The National Development and Reform Commission (Den nationale udviklings- og reformkommission) og andre myndigheder om styrkelse af køretøjer på alternativ energi - Implementation opinions for integration and interaction with the power grid, Development and Reform Energy (Gennemførelsesudtalelser om integration og interaktion med elnettet, udvikling og reform af energi) [2023] nr. 1721. Kan ses på https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Som anerkendt i NDRC's forvaltningsregler fra 2018, der finder anvendelse på automobilinvesteringsprojekter. I henhold til artikel 38: Lokale myndigheder på alle niveauer må ikke hindre fair konkurrence på markedet, men skal fokusere på at give automobilinvesteringsprojekter gunstige vilkår vedrørende bl.a. skat, kapital, jord.

(242) Den overordnede statslige kontrol med industrien er f.eks. fastsat i den 14. femårsplan for udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi i provinsen Anhui: *"Statslig vejledning, markedsledelse. Udnytte de statslige myndigheders rolle fuldt ud inden for forskellige aspekter, f.eks. design af topkvalitet, oprettelse af platforme, demonstration, anvendelse og tilskyndelse osv. Styrke støtten til politikområdet og fortsat skabe et miljø, hvor de bedste produktionsfaktorer skal koncentreres på industrien for køretøjer på alternativ energi. Baseret på markedsefterspørgslen fuldt ud udnytte den afgørende rolle, som markedet spiller med hensyn til ressourceallokering, styrke virksomhedernes nøgleposition i udvælgelsen af teknologiske forløb og en geografisk beliggenhed for en produktproduktionskapacitet, fremme en bedre kombination af et effektivt marked med gunstigt indstillede statslige myndigheder og skabe et dynamisk udviklingsmiljø"* ([81]).

(243) Denne provinsplan indeholdt yderligere detaljerede produktionsmål: *"Bestræbe sig på at sikre, at byens industri for køretøjer på alternativ energi senest i 2025 overstiger en størrelsesorden på 700 mia. RMB, og at produktionskapaciteten for komplette køretøjer overstiger 3 mio., fremme 10 virksomheder i en størrelsesorden på 10 mia. RMB og sikre, at produktionsværdien og -mængden er den højeste i landet, udvikle et nyt industrisystem for køretøjer på alternativ energi og dele hertil med en geografisk omfattende beliggenhed og en fornuftig struktur; den årlige produktionskapacitet for batterier skal overstige 300 GWh, og den årlige produktionskapacitet for drivmotorsystemer skal overstige 3 mio."* ([82]) såvel som investeringsstøtte til faciliteter og projekter: *"Bestræbe sig på senest i 2025 på nationalt plan at opbygge 1 innovationscenter for køretøjer på alternativ energi og 5 offentlige innovationscentre og fremme 1 innovationsprojekt for denne forretningsmodel samt 10 nye innovationsplatforme ud over provinsniveau senest i 2025"* ([83]).

(244) Den 14. femårsplan for udvikling af høj kvalitet af bilindustrien i provinsen Anhui indeholder også investeringsstøtte til industriparker: *"Fremskynde og fremme opførelsen af Xinqiaos industripark for intelligente elkøretøjer og skabe en industriklynge for intelligente elkøretøjer i verdensklasse med en komplet industrikæde, der integrerer FoU-aktiviteter og fremstilling, demonstration og anvendelse samt industri- og støttetjenester. Støtte NIO's langsigtede udviklingsplanlægning og geografiske beliggenhed i forbindelse med Xinqiaos industripark og oprette teams i parken for FoU-aktiviteter, produktion, markedsføring og ledelse. Oprette et FoU- og innovationscenter for NIO, udføre innovativ forskning og udvikling vedrørende komplette køretøjer, centrale komponenter og autonom kørsel, skabe en globalt konkurrencedygtig og førende innovationskæde, tiltrække FoU-personale og tekniske medarbejdere og stræbe efter at skabe et innovativt sted, der samler talenter på højt niveau. (...) Når parken er oprettet, anslås det, at den endelige produktionskapacitet for køretøjer vil være på 1 mio. køretøjer om året, og batteriproduktionskapaciteten vil være på 100 GWh om året* ([84])."

(245) Den indeholdt også udvidelser hvad angår eksportfremme: *"Støtte e-handel mellem virksomheder, der leverer komponenter, opbygge offentlige oversøiske lagre til eksportprodukter, dele kanaler til oversøiske markeder og servicere støttesystemer. Skabe værktøjer, f.eks. import- og eksporthandelsplatforme, oversøiske industriparker og handelsparker og styre udviklingen af klynger af kinesiske oversøiske investeringsvirksomheder. (...) Senest i 2025 skal Chery Automobile eksportere 500 000 køretøjer til en eksportværdi på 5 mia. USD. Tilskynde Chery til yderligere at styrke sin internationale konkurrenceevne, (...) fokusere på at ekspandere på strategiske markeder f.eks. Europa, Nordamerika og ASEAN-landene (...). Støtte NIO med at ekspandere på det europæiske marked. Tilskynde NIO til at gennemføre "Marco Polo-planen", vedtage et differentieret udviklingsforløb og omdanne "NIO China Model" til "NIO Overseas Model" under hensyntagen til lokale forhold. (...) Støtte NIO med fortsat at ekspandere på det europæiske marked, udvide på 5 nationale markeder senest i 2025 og udnytte mulighederne for at bygge fabriksanlæg i udlandet"* ([85]).

(246) Den 14. femårsplan for udvikling af høj kvalitet i fremstillingssektoren i Guangdong-provinsen indeholder bestemmelser om statslig kontrol med den geografiske fordeling af NEV-industrien: *"Basere sig på Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu og andre byer og fremskynde udviklingshastigheden for køretøjer på alternativ energi. Guangzhou skal fremskynde opførelseshastigheden af produktionsbaser for køretøjer på alternativ energi og fremme en hurtig industrialisering af køretøjsmodeller på alternativ energi. Shenzhen skal med Pingshan-distriktet som centrum opbygge en ny industribase for køretøjer på alternativ energi på nationalt plan. Zhuhai skal, med Jinwan-distriktet som centrum, fokusere på at udvikle fremstillingen af komplette køretøjer på alternativ energi, lithiumbatterimaterialer, drivlinjer, opladningsudstyr og nøglekomponenter for køretøjer på alternativ energi"* ([86]).

([81]) Hefeis 14. femårsplan for udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi. Kan ses på https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Jf. kapitel II, sektion 2

([82]) Jf. kapitel II, sektion 3 Hvad angår de vigtigste udviklingsindikatorer, henvises der til tabel 1 i planen.

([83]) Ibid.

([84]) 14. femårsplan for udvikling af høj kvalitet af bilindustrien i provinsen Anhui, kan ses på http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Jf. kapitel III, sektion 1, kolonne 1

([85]) Jf. kapitel VI, sektion 2, projekt nr. 9.

([86]) Guangdong-provinsens 14. femårsplan for udvikling af høj kvalitet af fremstillingsindustrien (14th Five-Year Plan for high-quality development of the manufacturing industry). Kan ses på http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Jf. kapitel III, sektion 1, kolonne 4

(247) Den 14. udviklingsplan for industrien for køretøjer på alternativ energi i Guizhou-provinsen indeholder desuden støtte til nøgleprojekter vedrørende dele og komponenter dertil: *"Støtte til opførelsen af nøgleprojekter. Fremskynde og fremme BYD's traktionsbatteriprojekt i Guiyang med en årlig produktion på 10GWH, Evergrande-projektet om batterier til alternative energikilder(første fase), Dongfang Electrics projekt vedrørende hydrogenbrændselsceller, Anda Technologys projekt på 30 000 ton pr. år for lithiumjernphosphat og dermed tilhørende byggeprojekter samt projektet på 20 000 ton pr. år for intelligent fremstilling af lithiumjernphosphat, projektet om teknisk omstilling og udvidelse af lithiumjernphosphat, Anda Technologys tekniske omstillingsprojekt på 50 000 ton pr. år for genanvendelse af udtjente batterier til alternative energikilder, Wuchuan Automobiles årlige produktion på 1 mio. ton for projekterne vedrørende støbning af aluminiumlegering til bilindustrien, Baike Automobiles produktionslinje for bremseklodser, en række nøgleprojekter, som f.eks. Guizhou Aerospace Smart Manufacturing Industry Cluster Base-projektet i Guiyangs økonomiske og teknologiske udviklingszone, Zhenhua-projektet om opførelse af en produktionslinje for nye materialer med en årlig produktion på 12 000 ton for lithium-ion batterikatodematerialer (Shawen Phase II)"* ([87]).

(248) Andre provins- og kommunalplaner nævner også udviklingen af strategiske vækstindustrier, hvori der også nævnes elkøretøjer, såsom Bejing ([88]), Shanghai ([89]), Tjianjin ([90]), Jiangsu ([91]) og Shaanxi ([92]).

(249) Der er også støtte til specifikke NEV-virksomheder i nogle af provinsernes femårsplaner, f.eks. i gennemførelsesplanen for fremskyndelse af udviklingen af industrien for køretøjer på alternativ energi i Shanghai: *"Støtte SAIC Motor med henblik på udvikling af køretøjer på alternativ energi. Senest i 2025 vil salget af køretøjer af selvejede mærker til persontransport og køretøjer på alternativ energi udgøre mere end 30 %, og gruppens salg af køretøjer på alternativ energi vil udgøre mere end 20 %, hvilket sikrer, at kerneteknologien er under uafhængig kontrol, og at der er tale om en omfattende position med hensyn til styrke og indenlandsk lederskab. Tilskynde stærke indenlandske og udenlandske virksomheder med førende teknologi til at investere i fremstilling af og FoU-projekter for komplette køretøjer i Shanghai"* ([93]).

(250) Førende NEV-virksomheder og navnlig BEV-virksomheder identificeres ofte i provins- og kommunalplaner som eksempler på en industri, der skal udvikles yderligere gennem statslig støtte. I planen om etablering af mærker for industrien for køretøjer på alternativ energi i *Pingshan*-distriktet, Shenzhen, ([94]) er BYD og Kaiwo New Energy Automobile Group grundlaget for gennemførelsen af den geografiske beliggenhed for "Headquarters R&D + High-end Manufacturing" (FoU-aktiviteter og produktion på højt plan udføres i hovedkvarteret): *"Med udgangspunkt i den stærke kapacitet inden for forskning og udvikling af automobilvirksomheder i sektoren for køretøjer på alternativ energi af høj kvalitet i Pingshan-distriktet, f.eks. BYD og Kaiwo, styrkes opførelsen af højere læreanstalter og universiteter, forskningsinstitutioner, nationale centrale laboratorier, nationale ingeniørtekniske laboratorier og centre, og innovationen forbedres på regionalt plan. Supplere innovationskæden vedrørende industrien for køretøjer på alternativ energi, forbedre industrikæderne for forudgående og efterfølgende produktionsled for køretøjer på alternativ energi, batterier, kommunikationsstrømforsyninger, (nødstrømsforsyninger), ladepistoler, kabler og ledninger, superkondensatorkemikalier, halvlederkemikalier osv. med henblik på at danne en komplet industrikæde. Sikre en høj grad af klyngedannelse inden for industrien for køretøjer på alternativ energi, fortsat opbygge og indføre en række teknologiske industrielle innovationsplatforme, der nøje støtter forskning og udvikling og fremstilling af køretøjer på alternativ energi, og fremskynde opbygningen af et teknologisk innovationssystem, der i høj grad integrerer produktion, akademikere, forskning og anvendelse. Fokus på "integration af hovedkvarter, FoU-aktiviteter og produktion", udvikling af tiltag, som børsnoterede virksomheder kan sætte i gang, foranstaltninger for nøglevirksomheder, der skal stabilisere væksten, og fremskynde etableringen af en funktionel geografisk beliggenhed for "Headquarters R&D + high-end manufacturing"* ([95]).

([87]) Guizhou-provinsens 14. femårsplan for udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi (14th Five-Year Plan Development Plan of the New Energy Automobile Industry). Kan ses på https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Jf. kapitel III, sektion 3, kolonne 3.

([88]) Henstillinger fra den kommunale partikomité i Beijing om udarbejdelse af den 14. femårsplan og de langsigtede mål for 2035. Kan ses på https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) Shanghais 14. femårsplan for den nationale økonomiske og sociale udvikling og langsigtede mål for 2035 (14th Five-Year Plan for National Economic and Social Development and Long-Range Objectives for 2035). Kan ses på https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Tianjins kommunalregering om udstedelsen af Tianjins 14. femårsplan for national økonomisk og social udvikling og perspektiverne for visionen 2035 (14th Five-Year Plan for National Economic and Social Development and the Outline of the Vision 2035). Kan ses på https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) Jiangsus 14. femårsplan for den nationale økonomiske og sociale udvikling og langsigtede mål for 2035 (14th Five-Year Plan for National Economic and Social Development and Long-Range Objectives for 2035). Kan ses på http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Oversigt over Shaanxis 14. femårsplan for den nationale økonomiske og sociale udvikling i provinsen og de langsigtede mål for 2035 (14th Five-Year Plan for National Economic and Social Development of the Province and the Long-Range Objectives for the Year 2035). Kan ses på http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Gennemførelsesplan for fremskyndelse af udviklingen af industrien for køretøjer på alternativ energi i Shanghai (2021-2025) (Implementation Plan for Accelerating the Development of the New Energy Automobile Industry in Shanghai (2021-2025)). Kan ses på https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Jf. kapitel II, sektion 2, punkt 1.

([94]) Kan ses på https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) Jf. kapitel IV, sektion 1, punkt 3.

Arbejdsplan for stabil vækst i automobilindustrien (2023-2024)

(251) I august 2023 udsendte MIIT og syv andre myndigheder arbejdsplanen for stabil vækst i bilindustrien (2023-2024) ([96]) med det formål at fastlægge de vigtigste *målsætninger* for den økonomiske udvikling af bilindustrien. Blandt foranstaltningerne vedrører den første forbrugsafgiften på køretøjer på alternativ energi, og den pålægger gennemførelse af *"eksisterende præferentielle politikker, f.eks. afgift på køretøjer og skibe og afgift på køb af køretøjer på alternativ energi, bestræbelser på at gennemføre og revidere subsidiemidler til køretøjer på alternativ energi og aktiv udvidelse af andelen af det personlige forbrug af køretøjer på alternativ energi*". Derudover indeholder meddelelsen også instrukser om at øge den politikbaserede støtte til køretøjer på alternativ energi, f.eks.: *"Gennemføre præferentielle afgiftspolitikker for køb af køretøjer på alternativ energi for at stabilisere industriens forventninger. Tilskynde til anvendelse af social kapital til at oprette udviklingsfonde for bilindustrien og øge støtten til kerneteknologiforskning. Anvende forskellige finansielle instrumenter, f.eks. kredit, obligationer og forsikring, til at støtte virksomhedsudvikling"*.

(252) Der er således omfattende dokumentation for, at der er politisk opbakning til at fremskynde udviklingen i BEV-industrien.

(253) I betragtning af ovenstående planer og programmer anses BEV-industrien således for at være en nøgleindustri/en strategisk industri, hvis udvikling GOC aktivt forfølger som et politikbaseret mål. BEV-sektoren har vist sig at være af afgørende betydning for GOC og modtager politisk støtte til at fremskynde dens udvikling. Det omfatter alt fra vitalt input til slutproduktet. På grundlag af de dokumenter om forskellige politikker, der er omhandlet i dette afsnit, konkluderede Kommissionen, at GOC griber ind i BEV-industrien for at gennemføre de relaterede politikker og griber ind i markedskræfternes frie spil i BEV-sektoren, navnlig ved at fremme og støtte sektoren på forskellige måder og gennem centrale tiltag inden for produktion og salg.

3.3. **Delvis manglende samarbejdsvilje og brug af de foreliggende faktiske oplysninger**

3.3.1. *Anvendelse af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, for så vidt angår GOC*

(254) Selv om GOC besvarede visse anmodninger om oplysninger fra Kommissionen i løbet af undersøgelsen, var der betydelige tilfælde af ringe samarbejdsvilje. I sin besvarelse af spørgeskemaet til regeringen undlod GOC specifikt at fremlægge væsentlige oplysninger vedrørende udarbejdelsen, overvågningen og gennemførelsen af forskellige ordninger. Alle disse kritiske elementer blev nøje dokumenteret i artikel 28-brevet til GOC. GOC svarede med bemærkninger, som Kommissionen behandlede i afsnittene nedenfor.

3.3.1.1. Anvendelse af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, vedrørende præferencelåneordninger

(255) For at indhente de nødvendige oplysninger fra de finansielle institutioner i Kina og af administrative hensyn anmodede Kommissionen GOC om at fremsende de særlige spørgeskemaer for finansielle institutioner til enhver finansiel institution, der havde ydet lån eller eksportkreditter til de stikprøveudtagne virksomheder.

([96]) Meddelelse fra Ministry of Industry and Information Technology og yderligere syv myndigheder om offentliggørelse af arbejdsplanen for stabilisering af væksten i automobilindustrien (2023-2024). Kan ses på https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) GOC fandt, at Kommissionens anmodning til GOC om at fremsende det specifikke spørgeskema var i strid med artikel 12.1 og 12.9 i SCM-aftalen. Den fandt, at forpligtelsen til at gennemføre undersøgelsen og indsamle oplysninger fra finansielle institutioner påhviler undersøgelsesmyndigheden, og den kan ikke anmode GOC om at sende spørgeskemaerne til finansielle institutioner ud fra en formodning om, at disse enheder er offentlige organer. Den fremførte, at denne tilgang baseret på en formodning ikke er i overensstemmelse med artikel 1.1, litra a), nr.1), i SCM-aftalen. GOC hævdede også, at Kommissionen allerede havde adgang til listen over de stikprøveudtagne eksporterende producenters forretningsbanker, og at den kunne have sendt spørgeskemaerne direkte til de pågældende finansielle institutioner.

(257) GOC anførte endvidere, at de finansielle institutioner ikke var blevet behørigt underrettet om de oplysninger, der krævedes af dem, ikke fik 30 dage til at fremlægge de ønskede oplysninger og heller ikke fik rig mulighed for at fremlægge de relevante oplysninger skriftligt, jf. artikel 12.1 i SCM-aftalen. Desuden fandt GOC også, at ansatte i disse forretningsbanker ikke må afsløre statshemmeligheder eller forretningshemmeligheder, som de har fået kendskab til i løbet af deres ansættelse i henhold til artikel 53 i loven om forretningsbanker, og derfor ikke kan besvare spørgeskemaet.

(258) Kommissionen var ikke enig i dette synspunkt. For det første er det Kommissionens opfattelse, at de oplysninger, som de statsejede virksomheder blev anmodet om at fremlægge, er tilgængelige for GOC for alle enheder, hvor GOC er hovedaktionær eller majoritetsaktionær. Derudover antog Kommissionen på ingen måde, at enhederne er offentlige organer, men mente, at GOC også har den nødvendige beføjelse til at indgå i et samspil med de finansielle institutioner, selv når de ikke er statsejede, da de alle hører ind under det nationale finanstilsyns jurisdiktion ("NFRA"), som erstattede Kinas bank- og forsikringsreguleringskommission ("CBIRC") ([97]) i 2023. I denne forbindelse er den omstændighed, at Kommissionen kunne have kontaktet de pågældende finansielle institutioner direkte, uden betydning. Formen og de nærmere bestemmelser for indsamling af de nødvendige oplysninger henhører fortsat under efterforskningsmyndighedens skøn ([98]). Kommissionen bemærkede også, at GOC havde videresendt spørgeskemaet til visse banker i tidligere undersøgelser ([99]) uden at sætte spørgsmålstegn ved Kommissionens tilgang. Hvad angår de ønskede oplysninger og fristen for indgivelse af en spørgeskemabesvarelse, modtog Kommissionen heller ikke nogen anmodning om præcisering eller en anmodning om forlængelse af fristen fra nogen finansiel institution. Export-Import Bank of China ("EXIM Bank"), som indsendte en spørgeskemabesvarelse, anmodede heller ikke om nogen præcisering.

(259) Kommissionen bemærkede endvidere, at GOC udelukkende fremsendte spørgeskemaet til EXIM Bank. Kommissionen bemærkede også, at EXIM Bank var den eneste bank, der indsendte en spørgeskemabesvarelse, efter at den havde modtaget spørgeskemaet som fremsendt af GOC. EXIM Bank indsendte en spørgeskemabesvarelse inden for den aftalte forlængede frist. Selv om spørgeskemaet var mangelfuldt, bemærkede Kommissionen, at EXIM Bank rent faktisk havde rig mulighed for at fremlægge de relevante oplysninger skriftligt. Kommissionen konkluderede derfor, at hvis GOC havde videresendt spørgeskemaet til andre finansielle institutioner, var det sandsynligt, at Kommissionen ville have modtaget flere besvarelser.

(260) Kommissionen sendte ikke sit spørgeskema til personalet i de finansielle institutioner, men til institutionerne selv. Under alle omstændigheder er det forhold, at visse oplysninger kan betragtes som stats- eller forretningshemmeligheder, irrelevant i forbindelse med en antisubsidieprocedure i betragtning af den fortrolige behandling, der gives alle indsendte oplysninger, der betragtes som fortrolige. Desuden blev producenterne i stikprøven anmodet om at give en banktilladelse, der udtrykkeligt gav repræsentanterne for Kommissionen tilladelse til at gennemgå alle dokumenter ([100]) vedrørende lån ydet af individuelle finansielle institutioner. Nogle af grupperne i stikprøven gav den ønskede tilladelse til visse typer lån.

([97]) NFRA erstattede China Banking and Insurance Regulatory Commission ("CBIRC") i 2023.
([98]) Panel Report, *China – Broiler Products (Article 21.5 – US)*, afsnit 7.229-7.231. WT/DS427
([99]) Se betragtning 139 i EUT L 325 af 5.12.2013, s. 88, og betragtning 48 i EUT L 283 af 12.11.2018, s. 7.
([100]) F.eks., men ikke begrænset til: låneaftaler, låneansøgninger, bankens interne vurdering af låneansøgningen og lånegodkendelsesdokumenter.

(261) Som nævnt i betragtning 259 modtog Kommissionen kun en spørgeskemabesvarelse fra EXIM Bank. Spørgeskemabesvarelsen indeholdt kun oplysninger om virksomhedsstruktur, ledelse og ejerskab. Med hensyn til ejerskab var EXIM Bank ikke i stand til at fremlægge yderligere oplysninger om aktieposter vedrørende en af sine aktionærer, dvs. Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., som ejede næsten 90 % af aktierne. EXIM Bank fremlagde ingen oplysninger om lånene (eller andre finansieringsinstrumenter) til producenterne i stikprøven. Da der ikke blev modtaget svar fra nogen finansiel institution, modtog Kommissionen ingen verificerbare virksomhedsspecifikke oplysninger om præferentiel finansiering.

(262) I mangel af sådanne oplysninger fandt Kommissionen, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger af relevans for dette aspekt af undersøgelsen. Kommissionen underrettede derfor GOC om, at den kunne være nødt til at gøre brug af de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28, stk. 1, i forbindelse med undersøgelsen af forekomsten og omfanget af den påståede subsidiering i form af præferentiel finansiering.

(263) De eksporterende producenter i stikprøven rapporterede om udstedelsen af grønne obligationer og værdipapirer af asset-backed-typen i løbet af undersøgelsen. Selv om disse obligationer kun er en variation af de obligationer, der allerede blev udlignet i tidligere undersøgelser som led i programmet for præferencelån, viste det sig, at de var omfattet af en lovgivningsmæssig og reguleringsmæssig ramme, der var specifik for grønne industrier, som BEV-sektoren tilhører. Kommissionen identificerede over ti lovgivnings- og reguleringsmæssige dokumenter såsom "*NDRC: Guidelines on the Issuance of Green Bonds (retningslinjer for udstedelse af grønne obligationer)*","*the Green Bonds Supporting Project Catalogue (2021 Edition) issued by the three ministries and commissions including the People's Bank of China* (projektkataloget til støtte for grønne obligationer (udgave fra 2021), udstedt af tre ministerier og kommissioner, herunder People's Bank of China)", og "Announcement of the People's Bank of China [2015] No. 39 on the Issuance of Green Financial Bonds in the Interbank Bond Market (udtalelse fra People's Bank of China [2015] nr. 39 om udstedelse af grønne finansielle obligationer på interbankmarkedet for obligationer)" vedrørende disse specifikke obligationer og anmodede GOC om at redegøre for de lovgivningsmæssige rammer for udstedelse og forvaltning af grøn finansiering og værdipapirer af asset-backed-typen og for hver af de involverede aktørers rolle, herunder bilfinansieringsselskaber. GOC nægtede at fremlægge disse oplysninger med den begrundelse, at Kommissionens anmodning ikke indeholdt en fuldstændig beskrivelse af programmet, og at notatet om bevisernes tilstrækkelighed ikke indeholdt dokumentation for finansielle bidrag, fordele og specificitet med hensyn til sådanne obligationer. Under kontrolbesøget nægtede GOC desuden at beskæftige sig med dette særlige emne og besvare Kommissionens spørgsmål.

(264) Kommissionen bemærkede, at tilvejebringelsen af præferentiel finansiering gennem udstedelse af obligationer var anført i notatet om bevisernes tilstrækkelighed, og at eksistensen af en sådan ordning ikke blev anfægtet af GOC før undersøgelsens indledning. Kommissionen fandt også, at grønne obligationer og værdipapirer af asset-backed-typen kun er en variation i denne ordning, som svarer til ovennævnte i de fleste henseender.

(265) Den 21. maj 2024 fremsatte GOC bemærkninger til Kommissionens brev af 8. maj 2024, hvori den tilkendegav, at den havde til hensigt at anvende de foreliggende faktiske oplysninger i overensstemmelse med grundforordningens artikel 28 ("artikel 28-brevet").

(266) Som svar på anmodningen om at fremsende tillæg A til de finansielle institutioner hævdede GOC, at Kommissionen burde rette sine anmodninger om oplysninger direkte til de relevante enheder. Desuden hævdede GOC, at finansielle institutioner er uafhængige økonomiske enheder, der ikke er tilknyttet GOC. Endvidere hævdede GOC, at der i tillæg A anmodes om fortrolige og forretningsmæssigt følsomme oplysninger.

(267) Kommissionen var ikke enig i dette synspunkt. Det er for det første Kommissionens opfattelse, at de oplysninger, som de statsejede enheder blev anmodet om (hvad enten det er virksomheder eller offentlige/finansielle institutioner), er tilgængelige for GOC for alle de enheder, hvor GOC er hovedaktionær eller storaktionær. I henhold til loven i Folkerepublikken Kina om virksomheders statsejede aktiver ([101]) skal de agenturer for tilsyn med og forvaltning af statsejede aktiver, der er oprettet af statsrådets kommission for tilsyn med og forvaltning af statsejede aktiver, og de lokale forvaltninger udføre pligter og påtage sig ansvar for kapitalindskyderen i en virksomhed med statslige investeringer på vegne af regeringen. Disse agenturer har således ret til at modtage afkast på aktiver, deltage i større beslutningsprocesser og vælge ledende personale i virksomheder med statslige

([101]) Folkerepublikken Kinas lov om virksomheders statsejede aktiver, dekret nr. 5 fra Folkerepublikken Kinas præsident, 28. oktober 2008, artikel 11 og 12.

investeringer. I henhold til artikel 17 i ovennævnte lov om statsejede aktiver skal virksomheder med statslige investeringer desuden acceptere administration og tilsyn foretaget af regeringer og relevante statslige myndigheder og organer, acceptere offentligt tilsyn og optræde som ansvarlige over for kapitalindskydere.

(268) Derudover har GOC også den nødvendige beføjelse til at indgå i et samspil med de finansielle institutioner, selv når de ikke er statsejede, da de alle hører ind under den kinesiske banktilsynsmyndigheds jurisdiktion. I henhold til artikel 33 og 36 i banktilsynsloven ([102]) har NFRA f.eks. beføjelse til at kræve, at alle finansielle institutioner, der er etableret i Kina, skal indgive oplysninger som f.eks. regnskaber, statistiske rapporter og oplysninger om forretningsaktiviteter og ledelse. NFRA kan også pålægge finansielle institutioner at videregive oplysninger til offentligheden.

(269) GOC hævdede, at den havde forklaret mekanismen for dannelse af en basisrente på udlån og nævnte en manglende klarhed med hensyn til Kommissionens anmodning om oplysninger vedrørende kreditforvaltnings- og låneevalueringssystemet. Med hensyn til grønne obligationer hævdede GOC, at der var en mangel på klarhed og præcision i Kommissionens anmodninger, hvilket forhindrede den i at give et nøjagtigt svar.

(270) Kommissionen fandt bemærkningerne ubegrundede. Kommissionen fremsendte gentagne gange specifikke, klare og relevante spørgsmål, som GOC nægtede at fremlægge relevante oplysninger som svar på. GOC fremlagde ikke de nødvendige oplysninger, der kunne gøre det muligt at forstå mekanismen for dannelse af en basisrente på udlån og understøtte GOC's besvarelse i den henseende. GOC fremlagde heller ikke retsgrundlaget og de lovgivningsmæssige rammer for kreditforvaltnings- og låneevalueringssystemet. Desuden henviste Kommissionen i sin anmodning om oplysninger til flere specifikke officielle dokumenter vedrørende grønne obligationer og bilfinansieringsvirksomheder, for hvilke GOC ikke fremlagde de retlige og lovgivningsmæssige rammer, og GOC var heller ikke villig til at forklare, hvad der udgør en grøn obligation, på trods af at den var nævnt i officielle dokumenter.

(271) Med hensyn til EXIM Bank hævdede GOC, at de ønskede oplysninger ikke kunne anses for nødvendige. Desuden hævdede GOC, at de ønskede oplysninger indeholdt forretningshemmeligheder og ikke kunne fremlægges af EXIM Bank. Desuden burde Kommissionen have modtaget relevante oplysninger fra de stikprøveudtagne eksporterende producenter.

(272) Kommissionen bemærkede, at det er op til Kommissionen at afgøre, hvilke oplysninger der anses for nødvendige for undersøgelsen, og det er ikke op til en part at træffe denne afgørelse. Desuden har oplysningerne vedrørende EXIM Bank en direkte forbindelse til den undersøgte ordning. De ønskede oplysninger er derfor både relevante og nødvendige for, at Kommissionen kan vurdere ordningen korrekt. Endelig mindede Kommissionen om, at GOC ikke kun har regulerende beføjelser, men også har ansvar for forvaltningen af EXIM Bank. GOC kan derfor ikke helt flytte ansvaret for at fremlægge oplysninger til producenterne i stikprøven. Disse påstande blev derfor afvist.

(273) Da de ønskede oplysninger ikke blev fremsendt, fandt Kommissionen, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger af relevans for dette aspekt af undersøgelsen. Kommissionen underrettede derfor GOC om, at den kunne være nødt til at gøre brug af de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28, stk. 1, i forbindelse med undersøgelsen af forekomsten og omfanget af den påståede subsidiering i form af præferentiel finansiering, herunder udstedelse af grønne obligationer og værdipapirer af asset-backed-typen.

3.3.1.2. Anvendelse af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, vedrørende inputmaterialer

(274) For effektivt og af administrative hensyn at indhente de nødvendige oplysninger fra de ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører af inputmaterialer (dele, komponenter og råmaterialer) i Kina anmodede Kommissionen GOC om at fremsende et specifikt spørgeskema til leverandørerne af inputmaterialer til de stikprøveudtagne eksporterende producenter, som det blev meddelt GOC af de stikprøveudtagne eksporterende producenter.

([102]) Folkerepublikken Kinas lov om regulering af og tilsyn med bankindustrien, bekendtgørelse nr. 58 fra Folkerepublikken Kinas præsident, 31. oktober 2006.

(275) GOC fandt, at Kommissionens anmodning til GOC om at fremsende det specifikke spørgeskema var i strid med artikel 12.1 og 12.9 i SCM-aftalen. Den fandt, at forpligtelsen til at gennemføre undersøgelsen og indsamle oplysninger fra leverandører af inputmaterialer påhviler undersøgelsesmyndigheden, og den kan ikke anmode GOC om at sende spørgeskemaerne til uafhængige kommercielle enheder ud fra en formodning om, at disse enheder er offentlige organer. Den fremførte, at denne tilgang baseret på en formodning ikke er i overensstemmelse med artikel 1.1, litra a), nr.1), i SCM-aftalen. GOC hævdede også, at Kommissionen allerede havde adgang til listen over de stikprøveudtagne eksporterende producenters leverandører, og at den kunne have sendt spørgeskemaerne direkte til dem.

(276) GOC anførte endvidere, at leverandørerne af inputmaterialer ikke var blevet behørigt underrettet om de oplysninger, der krævedes af dem, ikke fik 30 dage til at fremlægge de ønskede oplysninger og heller ikke fik rig mulighed for at fremlægge de relevante oplysninger skriftligt, jf. artikel 12.1 i SCM-aftalen.

(277) Den hævdede endvidere, at leverandørerne kunne afskrækkes fra at indsende deres besvarelser, der indeholdt fortrolige oplysninger, via GOC, og at spørgeskemaet ikke indeholdt instrukser om indgivelse af en ikkefortrolig udgave.

(278) I den forbindelse bemærkede Kommissionen, at det spørgeskema, der blev sendt til GOC, indeholdt instrukser om at fremlægge dokumentation for, at den rent faktisk havde videresendt spørgeskemaet til leverandørerne af input. GOC fremlagde ikke en sådan dokumentation i sin spørgeskemabesvarelse. I mangel af en sådan dokumentation fandt Kommissionen, at påstandene vedrørende de praktiske aspekter i forbindelse med det spørgeskema, der skulle sendes til leverandørerne af inputmaterialer, var irrelevante.

(279) GOC fremlagde ikke en oversigt over navnene på og ejerskabsstrukturen for de undersøgte kinesiske leverandører af inputmaterialer, idet den hævdede, at der var tale om fortrolige oplysninger, eller at oplysningerne ikke var tilgængelige. Desuden undlod GOC at fremlægge detaljerede oplysninger om de fleste af kendetegnene for hjemmemarkedet i Kina for inputmaterialer til BEV, herunder: statsejede virksomheders andel af den indenlandske produktion og det indenlandske forbrug, hjemmemarkedets størrelse, statens og/eller de statsejede virksomheders prispolitikker, faktiske priser på inputmaterialer på hjemmemarkedet og statistikker.

(280) Eftersom Kommissionen ikke modtog oplysninger fra GOC vedrørende ovennævnte elementer, herunder hjemmemarkedets struktur, prisfastsættelsesmekanismer og -priser samt virksomheders aktieposter, fandt Kommissionen, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger af relevans for undersøgelsen.

(281) I sit svar på Kommissionens artikel 28-brev gjorde GOC indsigelse mod anvendelsen af de foreliggende faktiske oplysninger.

(282) Med hensyn til oplysningerne om forskellige dele og komponenter og råmaterialer gentog GOC sit argument om, at den ikke havde nogen oplysninger om leverandørerne af dele og komponenter, at den ikke havde kontrol over leverandørerne, at det var umuligt at tvinge dem til at samarbejde, og at det er Kommissionen, der bør behandle anmodningerne. Den hævdede desuden, at de oplysninger, som Kommissionen anmodede om, dækkede for bredt et spektrum, ikke var nødvendige for undersøgelsen, og at undersøgelsens omfang var blevet udvidet ulovligt. Med hensyn til oplysningerne om China Battery Industry Association ("CBIA") hævdede den ligeledes, at den ikke havde kontrol over CBIA, som ikke formelt er tilknyttet GOC, og at Kommissionen burde fremsætte sine anmodninger direkte til sammenslutningen.

(283) Endelig hævdede den med hensyn til oplysninger om produktion, forbrug, strukturen på det indenlandske leverandørmarked og elasticitet, at oplysningerne ikke var tilgængelige for GOC.

(284) Kommissionen bemærkede, at det er op til Kommissionen at afgøre, hvilke oplysninger der anses for nødvendige for undersøgelsen, og det er ikke op til en part at træffe denne afgørelse. Kommissionen kan heller ikke godtage argumentet om, at anmodningen om oplysninger dækker for bredt et spektrum, da oplysningerne i betragtning af antallet af leverandører og de involverede inputmaterialer pr. definition kræver, at der indsamles en stor mængde oplysninger. Med hensyn til argumentet om, at GOC ikke har nogen kontrol over leverandørerne og dermed umuligt kan tvinge dem til at samarbejde, henviste Kommissionen desuden til de grunde, der er forklaret i betragtning 278, for hvilke den anså disse påstande for at være uden betydning.

(285) Med hensyn til påstanden om udvidet anvendelsesområde bemærkede Kommissionen, at denne særlige ordning allerede var en del af notatet om bevisernes tilstrækkelighed, den var medtaget i indledningsmeddelelsen og indgik i konsultationerne med GOC. Derfor blev de ønskede oplysninger aldrig udvidet til at gå ud over det oprindelige anvendelsesområde.

(286) Kommissionen bemærkede for det første, at GOC ikke rejste tvivl om, at den undlod at fremlægge oplysninger om nogen af de andre sammenslutninger, som Kommissionen anmodede om oplysninger om, nemlig CBIA, China non-ferrous metal fabrication Industry Association ("CNFA"), China Industrial Association of Power Sources ("CIAPS"), China Photovoltaic Industry Association ("CPIA"), China Nonferrous Metals Industry Association ("CNMIA") og China Nonferrous Metals Processing Industry Association ("CNMPIA"). Som beskrevet i betragtning 278 fremlagde GOC desuden ikke dokumentation for, at den havde videresendt spørgeskemaerne til leverandørerne eller CBIA. Manglen på sådanne beviser giver anledning til bekymring med hensyn til samarbejdet i forbindelse med undersøgelsen. Kommissionen kan heller ikke acceptere, at GOC ikke havde nogen oplysninger om strukturen på de indenlandske leverandørers markeder. Som beskrevet i afsnit 3.7.2 fastslog Kommissionen, at staten har andele i en række batteri- og lithiumleverandører. Af de årsager, der er forklaret i betragtning 268, har staten derfor mange midler til at indsamle oplysninger om virksomheder med statslige investeringer. Som det fremgår af CBIA's og CIAPS's direkte rolle på leverandørmarkederne, råder staten desuden over en række andre midler til at indsamle data for alle statsejede og andre enheder, der opererer på leverandørmarkederne. Endelig er indsamling af samlede statistikker over forbrug, produktion, markedsstruktur og priser uløseligt forbundet med de funktioner, der typisk udøves af en suveræn stat. Da Kommissionen ikke modtog oplysninger fra GOC vedrørende ovennævnte elementer, fandt Kommissionen således, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger af relevans for undersøgelsen, og at den var nødt til at basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger i forbindelse med sine konklusioner vedrørende inputmaterialer.

3.3.1.3. Anvendelse af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, i forbindelse med ordningen for skattemæssige subsidier til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi

(287) Kommissionen anmodede GOC om at udfylde et spørgeskema med specifikke spørgsmål vedrørende ordningen for skattemæssige subsidier til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi. I sin besvarelse af spørgeskemaet undlod GOC at fremlægge de grundlæggende oplysninger, der blev anmodet om, om elementer som forberedelse, overvågning og gennemførelse af ordningen samt skøn over mængden af køretøjer, som ordningen fandt anvendelse på.

(288) GOC fremlagde ingen forberedende dokumenter (gennemførlighed og forventede resultater), hverken foreløbige eller endelige dokumenter (vurdering af resultater, indvirkning på udviklingen af BEV-industrien og fordeling af fordele mellem producenter og forbrugere). Den har hverken udpeget eller forklaret de typer registre, som de relevante myndigheder fører vedrørende programmet.

(289) GOC fremlagde heller ikke regeringens betalingsplan for de BEV'er, der blev solgt i undersøgelsesperioden. Desuden har den ikke fremlagt de samlede subsidiebeløb, der er overført i forbindelse med BEV-ansøgninger i løbet af de seneste fire år. Den har desuden undladt at angive grundlaget for nedsættelsen af subsidierne pr. bil i årenes løb. Den angav heller ikke antallet af BEV'er, for hvilke der er overført subsidier siden 2018. Desuden var GOC ikke i stand til at forklare proceduren for krav om midler i forbindelse med importerede BEV'er.

(290) Desuden var GOC ikke i stand til at fremlægge følgende: i) årlige konsoliderede tabeller med angivelse af de beløb, der er betalt pr. udenlandsk producent pr. importeret model for de seneste fire år, ii) udenlandske virksomheders anmodninger om instrukser om afregning af ansøgninger om skattemæssige subsidier i 2020-2023, iii) antallet af importerede BEV'er, for hvilke der blev overført midler i undersøgelsesperioden eller tidligere år.

(291) Endelig undlod GOC at give en forklaring på, hvorvidt lignende ordninger findes på centralt plan eller provinsplan.

(292) Eftersom Kommissionen ikke modtog oplysninger fra GOC vedrørende ovennævnte elementer, fandt Kommissionen, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger af relevans for undersøgelsen.

(293) I sit svar på Kommissionens artikel 28-brev gjorde GOC indsigelse mod anvendelsen af de foreliggende faktiske oplysninger.

(294) GOC hævdede, at den ikke havde adgang til oplysninger om gennemførlighedsundersøgelser og forventede resultater, hverken foreløbige eller endelige dokumenter.

(295) GOC hævdede også, at oplysninger om regeringens betalingsplan for de BEV'er, der blev solgt i UP, arten af de optegnelser, som de relevante myndigheder fører i forbindelse med programmet, og antallet af BEV'er, for hvilke der blev overført subsidier, og det angivne salg af BEV'er er irrelevante og unødvendige for denne undersøgelse.

(296) Med hensyn til oplysninger om de beløb, der blev betalt til udenlandske producenter i henhold til ordningen pr. model, hævdede GOC, at den ikke havde disse oplysninger, og at de var irrelevante og unødvendige i forbindelse med denne undersøgelse.

(297) Kommissionen bemærkede, at det var ekstremt usandsynligt, at GOC ikke har bibeholdt oplysninger om gennemførlighedsundersøgelser eller forventede resultater af et program, der har eksisteret i flere år, og som havde været genstand for flere revisioner og justeringer på grundlag af evalueringer, og som, vigtigst af alt, havde omfattet betydelige beløb i det centrale budget, der forvaltes af GOC. Disse reevalueringer bør kræve visse oplysninger om forventede resultater og oplysninger om de virksomheder, der drager fordel af disse programmer. I det omfang oplysningerne anses for nødvendige for, at Kommissionen kan nå frem til sine konklusioner, kan Kommissionen derfor, hvor det er relevant, anvende de foreliggende faktiske oplysninger.

(298) Hvad angår oplysningernes relevans, bemærkede Kommissionen, at det er op til Kommissionen at afgøre, hvilke oplysninger der anses for nødvendige for undersøgelsen, og det er ikke op til en part at træffe denne afgørelse. Desuden har regeringens betalingsordning til BEV-producenter baseret på deres salg af BEV'er, de beløb, der er udbetalt til indenlandske og udenlandske producenter, og de optegnelser, der føres over disse udbetalinger, bl.a. en direkte forbindelse til den påståede subsidieordning med henblik på beregningen af denne og fastlæggelse af specificitet. De ønskede oplysninger er derfor både relevante og nødvendige for, at Kommissionen kan vurdere ordningen korrekt.

(299) Kommissionen konkluderede derfor, at den var nødt til at basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger i forbindelse med sine konklusioner vedrørende ordningen for skattemæssige subsidier til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi.

3.3.1.4. Anvendelse af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, i forbindelse med tilskud/andre subsidieordninger, herunder statslige/regionale/lokale ordninger bemyndiget af regeringen

(300) Kommissionen anmodede GOC om at fremlægge oplysninger om subsidieordninger på nationalt, regionalt eller kommunalt plan, som medførte en fordel for producenter/eksportører af den undersøgte vare i de seneste tre kalenderår før i undersøgelsesperioden. Mens GOC undlod at fremlægge oplysninger i denne henseende, viste det sig, at den ikke kontaktede nogen regionale eller lokale myndigheder på hverken provinsniveau eller kommunalt plan for at indsamle de oplysninger, der blev anmodet om.

(301) I sit svar på Kommissionens artikel 28-brev gjorde GOC indsigelse mod anvendelsen af de foreliggende faktiske oplysninger.

(302) GOC hævdede, at den manglede overvågning af de tilskud, som virksomheder modtog fra subcentrale forvaltninger. Den hævdede endvidere, at den manglende specificitet i Kommissionens spørgsmål gjorde det besværligt for GOC at indsamle omfattende oplysninger fra alle kinesiske provinser og kommuner. Endelig hævdede den, at de kinesiske eksporterende producenter havde fremlagt relevant dokumentation.

(303) Kommissionen bemærkede, at det var usandsynligt, at GOC ikke havde bibeholdt oplysninger eller ikke har ret til at anmode provinserne og kommunerne om oplysninger om overførsel af kontanter fra GOC eller på vegne af GOC. Dette omfatter nærmere oplysninger om årsagerne til disse kontantoverførsler, de involverede beløb og modtagerne af udbetalingerne. I det omfang oplysningerne anses for nødvendige for, at Kommissionen kan nå frem til sine konklusioner, kan Kommissionen derfor, hvor det er relevant, anvende de foreliggende faktiske oplysninger.

(304) Kommissionen bemærkede også, at anmodningerne om oplysninger i spørgeskemaet og mangelskrivelserne var detaljerede og specifikke. Kommissionen mindede ligeledes om, at GOC er aktivt involveret i ordningerne, da den kontrollerer den retlige ramme, beslutningsprocessen, udbetalingen og udformningen af ordningerne for tilskuddene. GOC kan derfor ikke helt flytte ansvaret for at fremlægge oplysninger til producenterne i stikprøven.

(305) Da Kommissionen ikke modtog oplysninger fra GOC vedrørende ovennævnte elementer, fandt Kommissionen, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger af relevans for undersøgelsen, og at den var nødt til at basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger i forbindelse med sine konklusioner vedrørende tilskud/andre subsidieordninger, herunder statslige/regionale/lokale statslige ordninger.

3.3.1.5. Omsætningsskatfritagelsesordningen

(306) Kommissionen anmodede GOC om at udfylde et spørgeskema med specifikke spørgsmål vedrørende omsætningsskatfritagelsesordningen. I sin besvarelse af spørgeskemaet til regeringen undlod GOC at fremlægge de grundlæggende oplysninger, der blev anmodet om, om områder som forberedelse, overvågning og gennemførelse af ordningen samt skøn over mængden af køretøjer, som ordningen fandt anvendelse på.

(307) Med hensyn til udarbejdelsen og overvågningen af programmet fremlagde GOC ikke en analyse af de forventede resultater. GOC har heller ikke udpeget og redegjort for de typer regnskaber, som de relevante myndigheder fører (f.eks. regnskaber, virksomhedsspecifikke filer, databaser, budgetbevillinger osv.). Desuden undlod GOC at oplyse størrelsen af den skat, der blev givet afkald på i henhold til denne ordning. Desuden fremlagde GOC ikke nogen mellemliggende dokumenter, herunder evalueringsresultater, konsekvensanalyse af udviklingen i BEV-industrien og en fordeling af fordele mellem producenter og forbrugere. GOC var heller ikke i stand til at fremlægge oplysninger om salget af importerede BEV'er, der var opført i kataloget, og som var støtteberettigede i henhold til denne ordning.

(308) Med hensyn til kataloget over køretøjer på alternativ energi, som er fritaget for omsætningsskat på køretøjer, indsendte GOC ikke svar vedrørende i) kriterierne for støtteberettigelse, ii) oplysningsdokumenter for afviste modeller og modelansøgninger samt iii) producenternes kommunikation fra fabrikanterne om deres ansøgninger. GOC undlod specifikt at fremlægge en forklaring eller dokumentation til støtte for det grundlag, hvorpå ansøgninger om, at biler skulle medtages i programmet, blev accepteret eller afvist. Desuden fremlagde GOC ikke oplysningsdokumenter for afviste modeller og fremlagde heller ikke modelansøgningerne og de dokumenter, der blev sendt til producenterne vedrørende afvisningen af disse modeller.

(309) På samme måde undlod GOC at fremlægge oplysninger om den mængde BEV'er, der var registreret i Kina. Desuden fremlagde GOC ikke oplysninger om mængden af importerede BEV'er, der blev registreret i undersøgelsesperioden eller tidligere perioder. GOC undlod også at fremlægge oplysninger om registreringsmængden for NEV'er eller BEV'er efter mærke, model og registreringssted. Endelig undlod GOC at fremlægge nogen undersøgelser, der kunne anvendes som reference for priselasticiteten i Kina.

(310) Eftersom Kommissionen ikke modtog oplysninger fra GOC vedrørende nogen af de ovennævnte elementer, fandt Kommissionen, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger af relevans for undersøgelsen.

(311) I sit svar på Kommissionens artikel 28-brev gjorde GOC indsigelse mod anvendelsen af de foreliggende faktiske oplysninger med den begrundelse, at ingen af de ønskede oplysninger var tilgængelige for GOC.

(312) Desuden hævdede GOC, at oplysningerne om mængden af BEV-registreringer var irrelevante for undersøgelsen.

(313) Kommissionen bemærkede, at det er højst usandsynligt, at GOC ikke har oplysninger om antallet af BEV'er, der er registreret i Kina i en given periode. Dette er navnlig tilfældet, eftersom BEV'er er omfattet af særlige betingelser på registreringstidspunktet, som skal evalueres, kontrolleres og overvåges af GOC. Der findes et omfattende sæt dokumenter, som køretøjsejere skal indsende til trafikmyndighederne i forbindelse med indkøb, registrering og erhvervelse af et nummerpladenummer for et køretøj i Kina. Fra købstidspunktet skal køberne af køretøjer overholde reglerne for købsafgift ved at indsende en erklæring vedrørende omsætningsskat på køretøjer. Denne erklæring kræver detaljerede oplysninger, herunder køretøjets identifikationsnummer (VIN), som entydigt identificerer køretøjets model og visse af dets egenskaber. Desuden skal køretøjer, der er registreret i Kina, gennemgå en registreringsproces hos den kinesiske trafikmyndighed, som omfatter identifikation af køretøjstypen og -modellen. På samme måde kan nummerplader forbindes med bestemte køretøjer.

(314) Det er ligeledes usandsynligt, at GOC ikke opbevarer skriftlig dokumentation vedrørende afvisningen af modeller til optagelse i kataloget, navnlig når proceduren for optagelse i kataloget indebærer fremlæggelse af en betydelig mængde data fra producenterne og indebærer en evaluering af flere tekniske tjenester inden for GOC. Kommissionen bemærkede endvidere, at det er usandsynligt, at GOC ikke er bekendt med de anslåede skatteindtægter, der er givet afkald på som følge af en mangeårig ordning. Dette er en ordning, der har direkte indvirkning på budgettet, og som potentielt kan føre til, at der hvert år gives afkald på hundredvis af milliarder af RMB i skatteindtægter.

(315) I det omfang oplysningerne anses for nødvendige for, at Kommissionen kan nå frem til sine konklusioner, anvendte Kommissionen derfor de offentligt tilgængelige kilder.

(316) Hvad angår oplysningernes relevans, bemærker Kommissionen, at det er op til Kommissionen at afgøre, hvilke oplysninger der anses for nødvendige for undersøgelsen, og det er ikke op til en part at træffe denne afgørelse. Desuden har registreringen af BEV'er en direkte forbindelse til den påståede subsidieordning, og de oplysninger, der anmodes om, var derfor både relevante og nødvendige for, at Kommissionen kunne foretage en korrekt vurdering af ordningen.

(317) Selv om Kommissionen som anført i afsnit 3.9 foreløbigt besluttede ikke at fremlægge konklusioner vedrørende denne ordning, forbeholder den sig ret til yderligere at undersøge, om programmet er udligningsberettiget. Kommissionen kan derfor være nødt til at basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger i forbindelse med sine konklusioner vedrørende omsætningsskatfritagelsesordningen, hvis den indsamler tilstrækkelige oplysninger til at konkludere, at en sådan ordning er udligningsberettiget.

3.3.2. *Anvendelsen af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, på SAIC Group*

(318) SAIC Group samarbejdede indledningsvist med Kommissionen ved at besvare spørgeskemaet. Navnlig sendte dens forretningsmæssigt forbundne enheder, herunder seks BEV-producenter, besvarelser af spørgeskemaet. Det blev imidlertid konstateret, at disse svar var meget mangelfulde, og den 12. december 2023 underrettede Kommissionen SAIC Group om, at den havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28, stk. 1, for så vidt angår oplysninger, der ikke blev afgivet forud for kontrolbesøgene, og det forhold, at Kommissionens konklusioner kan baseres på de foreliggende faktiske oplysninger, hvis den ikke modtog disse oplysninger. De manglende oplysninger vedrørte bl.a. produktionsomkostninger, detaljerede oplysninger om indkøb af de vigtigste inputmaterialer og manglende spørgeskemabesvarelser fra forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der var involveret i aktiviteter i forbindelse med den undersøgte vare, og for hvilke der var blevet anmodet om en spørgeskemabesvarelse.

(319) SAIC Group undlod at fremlægge de manglende oplysninger og hævdede, at dette skyldtes det store antal forretningsmæssigt forbundne virksomheder i gruppen, og at anvendelsen af de "*foreliggende faktiske oplysninger*" ikke i tilstrækkelig grad ville afspejle virksomhedens høje samarbejdsniveau frem til det tidspunkt i undersøgelsen. Den fremførte, at det store antal mangelfulde svar skyldtes den ofte uberettigede mængde oplysninger, som Kommissionen havde anmodet om, og den store koordineringsbyrde, der var nødvendig mellem de mange forretningsmæssigt forbundne virksomheder.

(320) Den manglende samarbejdsvilje blev imidlertid bekræftet, da der hverken før, under eller efter kontrolbesøgene blev fremlagt afgørende oplysninger, herunder om bl.a. produktionsomkostninger, materialelister (BOM'er), varespecifikationer, inklusive den kemiske sammensætning af det råmateriale, der købes fra leverandører, dokumentation i form af transaktionslister over indkøb for leverandører og oplysninger om modtagne tilskud. Kommissionen forklarede SAIC Group, at sådanne oplysninger blev anset for nødvendige for at nå frem til konkrete resultater med hensyn til de modtagne subsidier fra en række støtteforanstaltninger. Det viste sig desuden, at yderligere forretningsmæssigt forbundne virksomheder heller ikke havde indsendt en spørgeskemabesvarelse, selv om deres aktiviteter ville have krævet, at de gjorde det.

(321) Kommissionen fandt, at manglen på sådanne nødvendige oplysninger hindrede undersøgelsen. Den 23. april 2024 blev SAIC Group derfor behørigt underrettet om konsekvenserne af et kun delvist samarbejde i forbindelse med undersøgelsen og om, at Kommissionen havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28, for så vidt angår de oplysninger, der ikke blev indgivet, eller de oplysninger, der ikke kunne verificeres. Kommissionen opfordrede virksomheden til at fremsætte bemærkninger.

(322) Den 30. april 2024 modtog Kommissionen bemærkninger fra SAIC Group. SAIC Group var uenig i Kommissionens vurdering af det samlede samarbejdsniveau fra de forskellige enheder i gruppen og fremsatte flere påstande, der førte til den konklusion, at den påtænkte anvendelse af grundforordningens artikel 28 ikke var berettiget.

3.3.2.1. SAIC Groups påstand om, at de retlige krav for anvendelse af grundforordningens artikel 28 ikke var opfyldt

(323) SAIC Group anførte, at visse aspekter af Kommissionens vurdering af anvendelsen af grundforordningens artikel 28 gav et misvisende billede af de faktiske omstændigheder og gentog, at den havde samarbejdet i forbindelse med undersøgelsen efter bedste evne. SAIC Group forklarede, at den i tilfælde, hvor den ikke var i stand til at fremlægge fuldstændige eller kun delvise oplysninger, fremlagde "alternative dokumenter" for at lette Kommissionens undersøgelse.

(324) I den forbindelse henviste SAIC Group til grundforordningens artikel 28, stk. 3, samt til Den Europæiske Unions Domstols retspraksis ([103]) med påstand om, at selv de ufuldstændige eller på anden måde mangelfulde svar bør accepteres.

(325) SAIC Group understregede, at Domstolen i følgende sag ([104]) fandt, at "*begrebet nødvendige oplysninger henviser til de oplysninger, som de berørte parter sidder inde med, og som EU-institutionerne anmoder dem om at fremlægge med henblik på at træffe de rette afgørelser i forbindelse med antidumpingundersøgelsen*". I samme sag ([105]) fastslog Domstolen, at "*det påhviler disse institutioner at bevise, at den pågældende vare er blevet solgt til dumpingpriser, at der er sket skade, og at der er årsagssammenhæng mellem dumpingimporten og skaden, og at visse oplysninger derfor er "nødvendige" for at nå frem til passende konklusioner i antidumpingundersøgelsen*".

(326) I lyset af Rettens konstatering mente SAIC Group, at "*på grund af denne undersøgelses meget komplekse karakter (både med hensyn til det store omfang af de oplysninger, der anmodes om, det store antal virksomheder, der skal afgive oplysninger, og den korte* tid *til at fremlægge oplysninger), bør Kommissionen ikke anvende ovennævnte kriterier for strengt på de indsendte oplysninger*", og "*hvis oplysningerne anses for at være mangelfulde, bør anvendelsen af de foreliggende faktiske oplysninger være strengt begrænset til det nødvendige formål med disse oplysninger og under alle omstændigheder kontrolleres med henvisning til andre uafhængige kilder i fuld overensstemmelse med grundforordningens artikel 28, stk. 5.*"

([103]) Jf. T-413/13, City Cycle Industries mod Rådet, EU:T:2015:164, præmis 120, sag T-633/11, Guangdong Kito Ceramics m.fl. mod Rådet, EU:T:2014:271, præmis 100, WTO-appelorganets rapport, US — Hot-Rolled Steel, WT/DS184/AB/R, vedtaget den 23. august 2001, afsnit 81, og sag C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) mod Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Kommissionen mindede om, at de oplysninger, der blev anmodet om, rent faktisk blev fremlagt af de(n) anden/andre gruppe(r) i stikprøven og dermed var umiddelbart tilgængelige for SAIC Group. Det var derfor SAIC Groups valg ikke at fremlægge de ønskede oplysninger, hvilket fremgår af listen over ikkefremsendte dokumenter, som den underskrev og accepterede under verifikationen. Denne liste viser, at gruppen hindrede undersøgelsen ved bevidst ikke at handle efter bedste evne. Desuden blev oplysningerne anset for at være nødvendige for at nå frem til passende konklusioner i subsidieundersøgelsen og i denne henseende i overensstemmelse med Rettens konklusioner. Alle relevante oplysninger fra SAIC Group i form af "alternative dokumenter", herunder det mangelfulde dokument, blev også taget behørigt i betragtning, når de kunne verificeres. Kommissionen gjorde kun brug af de foreliggende faktiske oplysninger, herunder fra uafhængige kilder som nævnt i afsnit 3.3 vedrørende præferencelån, eksportkreditforsikring, omsætningsskatfritagelse, inputmaterialer og ordningen for skattemæssige subsidier til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi, når de indsendte oplysninger var klart mangelfulde (og anført i de fælles underskrevne bilag til kontrolrapporterne), og Kommissionen havde tilstrækkelige oplysninger til at drage konklusioner om disse ordninger. Det er ikke korrekt at antage, at Kommissionen anvendte kriterierne i grundforordningens artikel 28, stk. 3, for strengt.

(328) Da SAIC Group hævdede i sine bemærkninger, at "*tvivlen bør komme de foreliggende oplysninger til gode*", forklarede Kommissionen i fremlæggelsen af de vigtigste kendsgerninger og betragtninger over for den stikprøveudtagne eksporterende producent, at den ved at anvende de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 28, i videst muligt omfang har anvendt oplysningerne fra SAIC Group og først i mangel af sådanne verificerede oplysninger anvendte offentlige uafhængige kilder. Påstanden om, at de retlige krav for anvendelse af grundforordningens artikel 28 ikke var opfyldt, blev derfor afvist.

3.3.2.2. Anmodninger om oplysninger vedrørende forretningsmæssigt forbundne leverandører

(329) Som nævnt i betragtning 318 til 319 blev der i forbindelse med undersøgelsen konstateret en række ikke-indberettede forretningsmæssigt forbundne virksomheder, for hvilke SAIC Group undlod at indsende en spørgeskemabesvarelse. Disse "nye" virksomheder blev anset for at være forretningsmæssigt forbundne og var involveret i forskellige vigtige kontraktforhold, der omfattede aktiviteter såsom levering af inputmaterialer, kapital, lån, garantier og andre former for finansiering inden for SAIC Group. SAIC Group afviste gentagne gange Kommissionens anmodninger om at udfylde et spørgeskema med den begrundelse, at det var en overtrædelse af SAIC Groups grundlæggende rettigheder, uden dog at fremsætte underbyggede argumenter.

(330) I sine bemærkninger hævdede SAIC Group, at disse forretningsmæssigt forbundne virksomheder ikke kunne eller ikke behøvede at samarbejde i forbindelse med undersøgelsen, og at anvendelsen af grundforordningens artikel 28 for disse virksomheder under alle omstændigheder ikke var berettiget eller burde være strengt begrænset. De årsager, som efter SAIC Groups mening gjorde sig gældende, vedrørte flere faktorer såsom:

— Meget lav transaktionsværdi for den forretningsmæssigt forbundne virksomhed i SAIC Groups omsætning (mindre end 1 %).

— Manglende aktiebesiddelse i eller betydelig kontrol med de forretningsmæssigt forbundne virksomheder, hvilket blev bekræftet af, at disse virksomheder nægtede at efterkomme SAIC Groups anmodning om samarbejde eller at fremlægge fortrolige dokumenter om aftaler, som de pågældende virksomheder er part i.

— De forretningsmæssigt forbundne virksomheders forretningsaktiviteter var hverken omfattet af instrukserne i spørgeskemaet om eksporterende producenter eller af det forklarende notat ([106]), som Kommissionen offentliggjorde den 17. november 2023.

— Produktionsmængden var en følge af en forarbejdningsaftale, der allerede er omfattet af SAIC Groups svar.

— Den virksomhed, der angiveligt var forretningsmæssigt forbundet, havde ingen FoU-transaktioner eller -kontrakter, der var gyldige, med SAIC Group i undersøgelsesperioden.

— En virksomhed, der angiveligt var forretningsmæssigt forbundet, var modtageren, men ikke indehaveren af en brugsret til jord.

([106]) Notat til dossieret: Forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der skulle indsende en spørgeskemabesvarelse. (t23.005730)

(331) Kommissionen var enig i, at en forretningsmæssigt forbundet virksomhed med en meget lav transaktionsværdi, der tegner sig for mindre end 1 % af SAIC Groups indkøb, i overensstemmelse med ovennævnte notat kunne fritages for at indsende en spørgeskemabesvarelse i forbindelse med denne undersøgelse. Kommissionen forbeholdt sig imidlertid ret til at anvende grundforordningens artikel 28 på de dele, som denne forretningsmæssigt forbundne virksomhed havde leveret til SAIC Group, da den ikke havde været i stand til at kontrollere disse oplysninger.

(332) Kommissionen bemærkede, at den pågældende forretningsmæssigt forbundne leverandør og SAIC Group i fællesskab drev en virksomhed med henblik på at udvikle, producere og sælge battericeller, -moduler og -pakker og derfor var juridisk anerkendte forretningspartnere. De anses derfor for at være forretningsmæssigt forbundne, jf. artikel 127 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, hvilket berettiger den retlige forpligtelse til at indgive en besvarelse af subsidiespørgeskemaet som en forretningsmæssigt forbundet part i henhold til instrukserne i spørgeskemaet og den efterfølgende korrespondance. Gruppens påstand blev derfor afvist.

(333) SAIC Group hævdede, at Kommissionen burde revidere sin vurdering og afstå fra at anvende grundforordningens artikel 28 på virksomheder, der har nægtet at fremlægge oplysninger om finansielle eller kontraktlige forbindelser og aftaler om joint ventures, og i sådanne tilfælde kun anvende offentligt tilgængelige oplysninger i overensstemmelse med grundforordningens artikel 28, stk. 5. Kommissionen anførte gentagne gange over for SAIC Group, at det forhold, at visse oplysninger blev betragtet som "*centrale forretningshemmeligheder*", var irrelevant i betragtning af den fortrolige behandling af oplysninger, der blev indgivet i forbindelse med antisubsidieprocedurer i overensstemmelse med grundforordningens artikel 29. Påstanden blev derfor afvist.

(334) SAIC Group hævdede, at Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad forklarede, hvorfor visse forretningsmæssigt forbundne virksomheder burde have udfyldt et spørgeskema. I sin anden anmodning forklarede Kommissionen imidlertid, at ifølge oplysningerne i sagen (organisationsplan, der viser de forretningsmæssigt forbundne virksomheders vigtige finansielle og/eller kontrollerende rolle) var disse virksomheder forretningsmæssigt forbundne, da de syntes at være involveret i tilvejebringelsen af kapital, lån eller andre former for finansiering inden for SAIC Group. Efter at have modtaget endnu et negativt svar på sin anmodning fra SAIC Group gentog Kommissionen imidlertid ikke sin anmodning og underrettede SAIC Group om konsekvenserne af manglende samarbejde den 23. april 2024.

(335) SAIC Group nægtede at indsende en spørgeskemabesvarelse vedrørende en forretningsmæssigt forbundet virksomhed, hvorom det under et af kontrolbesøgene kunne konstateres, at den var involveret i en forarbejdningsaftale. Selv om SAIC Group erkendte, at denne forretningsmæssigt forbundne virksomhed var involveret i produktionen af den undersøgte vare, hævdede den også, at Kommissionen burde have "*bekræftet*", at der var behov for en spørgeskemabesvarelse. Denne bemærkning viste SAIC Groups manglende samarbejdsvilje, som endelig hævdede, at en eventuel anvendelse af artikel 28 i forbindelse med denne forretningsmæssigt forbundne virksomhed burde begrænses til elementer, der ikke vedrører subsidier. Påstanden blev afvist.

(336) Eksistensen af disse forretningsmæssigt forbundne virksomheder fremgik faktisk af oplysningerne i den oprindelige indsendelse af oplysninger forud for indgivelsen af spørgeskemabesvarelserne, af spørgeskemabesvarelserne eller under kontrolbesøgene på et tilfældigt grundlag. Disse forretningsmæssigt forbundne virksomheder var enten SAIC Groups leverandører eller kunder og syntes ofte at være involveret i aktiviteter vedrørende den undersøgte vare som enten forskningsinstitut, leverandør af dele og komponenter opført i notatet om bevisernes tilstrækkelighed eller logistikvirksomheder osv. På grund af deres aktiviteter burde de have indgivet en spørgeskemabesvarelse, som gav Kommissionen mulighed for at verificere oplysningerne og i sidste ende anmode om yderligere beviser.

3.3.2.3. Oplysninger, som SAIC Group ikke har fremlagt, og andre dokumenter, der ikke er blevet udleveret før og under kontrolbesøg på stedet

(337) I sine bemærkninger hævdede SAIC Group, at der efter modtagelse af betydelige mangelskrivelser fra Kommissionen efterfølgende var blevet fremlagt visse oplysninger, som kunne verificeres fuldt ud under kontrolbesøg på stedet. SAIC Group henviste imidlertid kun til oplysninger om køb og fritagelse for forbrugsafgift for indenlandske kunder og erkendte således, at alle andre manglende oplysninger ikke blev fremlagt i forbindelse med undersøgelsen. Mangelskrivelserne fremhævede nemlig centrale spørgsmål, som de enkelte producenter, der var en del af SAIC Group, bevidst undlod at indberette (oplysninger i deres spørgeskemabesvarelser vedrørende produktions- og salgsprognoser, produktionsomkostninger, indkøb og fritagelse for forbrugsafgift på hjemmemarkedssalg).

(338) SAIC Group gav en oversigt over de dokumenter, der ikke blev fremlagt før og under kontrolbesøg på stedet, og anmodede Kommissionen om kun at anvende grundforordningens artikel 28 på de dokumenter, som ikke blev fremlagt af individuelle enheder. Kommissionen gennemgik listerne og fastholdt sin holdning til de elementer på listen, der var blevet sendt til SAIC Group, og som var genstand for anvendelsen af de foreliggende faktiske oplysninger, såsom tilskudsordninger, levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag, mistede indtægter gennem skattefritagelses- og skattereduktionsordningen og ydelse af præferentiel finansiering (såsom obligationer og kapitaltilførsler) og manglende spørgeskemabesvarelser. Kravet om, at oplysningerne vedrørende følgende elementer ikke burde afvises, blev afvist:

a) *Materialeliste (BOM) for færdige produkter og levering af varespecifikationer (f.eks. kemi, sammensætning osv.).*

(339) Materialelisterne (BOM'erne) er omfattende lister over råmaterialer, komponenter og instruktioner, der er nødvendige for at fremstille en vare. Kommissionen forklarede gentagne gange SAIC Group deres betydning i undersøgelsen, da de gjorde det muligt at identificere de vigtigste individuelle komponenter og materialer, der udgør den færdige vare, og deres oprindelse.

(340) I den foreliggende subsidiesag var materialelisten lige så vigtig for at indkredse de dele, der blev anvendt i samlingen af den færdige vare (BEV eller komponenter såsom batterier), de anvendte mængder, deres specifikation, interne materialenummer og dermed navnet på leverandørerne. Materialelisterne gjorde det også muligt at etablere en direkte forbindelse til produktionsomkostningerne, da de kunne anvendes som grundlag for beregningen af standardomkostninger, faktiske omkostninger og variationer som følge af forskellen mellem dem.

(341) SAIC Group fremlagde ikke fuldstændige oplysninger om hverken materialelisten eller produktionsomkostningerne og fastholdt, at materialelisten ikke var nødvendig for antisubsidieundersøgelser, da den ikke vedrørte nogen af elementerne til beregning af subsidiemargenen. Kommissionen var uenig i denne vurdering og bekræftede, at disse oplysninger var nødvendige for at kunne vurdere fuldstændigheden og nøjagtigheden af oplysningerne om produktionsomkostningerne, men også om de vigtigste dele og komponenter.

(342) SAIC Group anerkendte, at oplysninger vedrørende produktspecifikationer kun kunne gives fra sag til sag og kun delvist. Desuden mente SAIC Group, at Kommissionen kunne have anvendt en anden tilgang for at kunne afstemme de fremlagte oplysninger. Ved at anmode hver enkelt enhed om det samme niveau af oplysninger om materialelisten fandt SAIC Group, at der var tale om en urimelig behandling, der udgjorde en overtrædelse af chartret om grundlæggende rettigheder, da der fandtes andre tilgængelige metoder til at kontrollere oplysningerne i tabellen vedrørende levering af dele.

(343) Kommissionen fastholdt, at ingen af de forretningsmæssigt forbundne batterileverandører fremlagde den nødvendige dokumentation, som undersøgelsesholdet havde anmodet om, herunder navnlig deres specifikationer. Kommissionen fandt for det første, at hver af enhederne burde have fremlagt oplysninger om materialelisten, eftersom de, da de blev anmodet om oplysningerne under kontrolbesøgene på stedet, bekræftede, at selv om de havde sådanne oplysninger, kunne de ikke gives af forskellige årsager, hovedsagelig på grund af fortrolighedsaftaler indgået med leverandører og virksomhedens egne forretningshemmeligheder. Desuden blev materialelisten faktisk anvendt af enhederne i forbindelse med udarbejdelsen af spørgeskemabesvarelsen med henblik på at fastslå, hvilke inputmaterialer der skulle indberettes, og hvilke leverandører, der således skulle indsende en spørgeskemabesvarelse. Dette er en af grundene til, at Kommissionen reviderer sin anmodning efter kontrolbesøget på stedet. I modsætning til sin normale praksis tillod Kommissionen faktisk hver enkelt enhed at fremlægge oplysninger om materialelisten og andre leverede dele og råmaterialespecifikationer, men forbeholdt sig ret til at se bort fra disse oplysninger, da de ikke kunne kontrolleres på stedet.

(344) Som nævnt ovenfor hævdede SAIC Group, at kemi og specifikationer for det battericelle- og batterisystem, som nogle af producenterne anvendte, kunne verificeres uden brug af materialelisten, eller at oplysningerne vedrørende specifikationen for visse råmaterialer, der anvendes af visse forretningsmæssigt forbundne batteriproducenter, kunne verificeres uden brug af en materialeliste. I nogle tilfælde fremlagde SAIC Group materialelisterelaterede oplysninger som en del af kontroldokumentationen.

(345) Det forhold, at en virksomhed giver Kommissionen mulighed for at se en materialeliste for en unik type undersøgt vare, kan imidlertid under ingen omstændigheder svare til fremlæggelsen af de ønskede oplysninger. Ud over den manglende fuldstændighed af de oplysninger, der kunne ses (kun én type undersøgt vare i visse ekstraordinære tilfælde), bekræftede SAIC Group, at den nægtede at give Kommissionen umiddelbart tilgængelige oplysninger, når den blev anmodet herom.

(346) Kommissionen afviste først påstanden om, at materialelisten ikke var relevant i undersøgelsen og ikke kunne have nogen indvirkning på beregningerne af subsidiebeløbet. Efter at have identificeret batterierne og andre råmaterialer som centrale faktorer, der kan være genstand for subsidiering, besluttede Kommissionen for det andet i mangel af oplysninger fra materialelisten, som ville have gjort det muligt for Kommissionen at vurdere fuldstændigheden, nøjagtigheden og specifikationerne af de dele, der blev leveret til producenterne i stikprøven, at anvende andre informationskilder vedrørende råmaterialer som faktisk tilgængelige oplysninger.

b) *Transaktionsliste over indkøb af dele og komponenter (kontobogholderi)*

(347) I sine bemærkninger til anvendelsen af artikel 28 bekræftede SAIC Group, at den af fortrolige årsager ikke altid kunne fremlægge transaktionslister over indkøb, da disse elementer vedrørte produktionsomkostninger og derfor var forretningshemmeligheder. I nogle tilfælde hævdede den imidlertid, at den relevante tabel kunne verificeres under kontrolbesøgene på stedet. SAIC Group hævdede, at den havde indsendt et omfattende sammendrag af de ønskede oplysninger i form af tabeller, som indeholdt alle de oplysninger, der var nødvendige for beregningen af subsidiebeløbet, og at det kunne kontrolleres af Kommissionen under kontrolbesøgene på stedet. SAIC Group kunne imidlertid kun fremlægge et screenshot af de viste oplysninger for Kommissionen, da informationskilden forblev fortrolig, og da den ønskede købsliste ikke kunne fremlægges, selv om den var let tilgængelig. SAIC Group konkluderede, at de indsendte oplysninger under alle omstændigheder opfyldte kriterierne i grundforordningens artikel 28, stk. 3.

(348) Kommissionen var uenig i påstanden om, at de indsendte oplysninger opfyldte kriterierne i grundforordningens artikel 28, stk. 3. Hvis der ikke gives direkte adgang til visse dokumenter og stilles screenshots eller aggregerede data til rådighed uden at give de relevante ønskede oplysninger, kan det under ingen omstændigheder svare til at fremlægge de ønskede oplysninger i form af et dokument, der sikrer, at oplysningerne kan verificeres på behørig vis. Mangler ved fremskaffelsen af de faktiske oplysninger, der anmodes om, gør det vanskeligt at nå frem til en rimeligt nøjagtig konstatering. I betragtning af, at oplysningerne var umiddelbart tilgængelige, kan det desuden ikke antages, at parten handlede efter bedste evne.

(349) Kommissionen bemærkede også, at oplysningerne om indkøb ikke afspejlede faktiske omkostninger, men standardomkostninger (budgetomkostninger registreret i virksomhedens Enterprise Resource Planning ("ERP"). På dette grundlag og i betragtning af ovennævnte konklusioner vedrørende materialelisten var Kommissionen ikke i stand til at kontrollere nøjagtigheden af de mængde- og omkostningsoplysninger vedrørende dele og komponenter, som de stikprøveudtagne producenter af den undersøgte vare havde indberettet, og afviste derfor påstanden om, at de fremlagte oplysninger opfyldte kriterierne i grundforordningens artikel 28, stk. 3.

c) *Rammeaftale om indkøb (fuldstændig udgave) for leverandører af dele og komponenter, der er anført i tabel E-3-3 (a/b)*

(350) I sine bemærkninger hævdede SAIC Group, at den i ét tilfælde på stedet afstemte en transaktionsliste med sine regnskaber. Den hævdede, at denne enhed og de andre producerende enheder på anmodning under kontrolbesøgene havde fremlagt de relevante købsdokumenter, herunder fakturaer, indkøbsordrer og registreringer i ERP-systemerne i form af dokumenter. Navnlig fremlagde to batterileverandører deres kontrakter med kunder, dvs. BEV-producenterne inden for gruppen, som det fremgår af kontroldokumentationen. SAIC Group fandt derfor, at kriterierne i grundforordningens artikel 28, stk. 3, var opfyldt, og at Kommissionen fuldt ud burde tage hensyn til oplysningerne.

(351) Kommissionen afviste påstanden om, at SAIC Group havde samarbejdet fuldt ud ved at fremlægge en række rammeaftaler om indkøb. SAIC Group erkendte selv, at den på grund af disse dokumenters angiveligt meget fortrolige karakter ikke kunne fremlægge en samlet indkøbsrammeaftale for leverandører af dele og komponenter, der var anført i den relevante del af spørgeskemabesvarelsen. Dette bekræftedes også af listen over dokumenter, der hverken blev fremlagt under eller efter kontrolbesøget, hvor der ikke kunne fremlægges et komplet sæt dokumenter, herunder dokumenter som f.eks. rammekontrakt og tekniske specifikationer. Kommissionen mindede desuden SAIC Group om, at et sådant dokument burde have været fremlagt som en del af den oprindelige spørgeskemabesvarelse. I betragtning af den fortrolige behandling af "*følsomme*" oplysninger, der indgives i forbindelse med antisubsidieprocedurer, blev en sådan påstand ikke underbygget. I betragtning af at disse dokumenter var umiddelbart tilgængelige for SAIC Group og burde have været fremlagt som en del af spørgeskemabesvarelsen, fandt Kommissionen, at SAIC Group ikke handlede efter bedste evne. Kommissionen afviste derfor påstanden om, at de indsendte oplysninger opfyldte kriterierne i grundforordningens artikel 28, stk. 3.

d) *Transaktionsliste (2020-UP) med angivelse af salgsværdi, salgsmængde, dato, model, varenummer, kortkode, VIN, kundenavn, detailsalgspris, salgspris, nettopris, nettopris eksklusive moms, mængde, forretningsmæssigt forbundet/ikke forretningsmæssigt forbundet, undersøgt vare/ikke-undersøgt vare*

(352) Kommissionen fandt, at visning af Excel-filer og kontoudtræk på en skærm og forelæggelse af screenshots uden at give de underliggende oplysninger ikke kunne være en erstatning for at fremlægge den fuldstændige transaktionsliste med henblik på at muliggøre en fuldstændig afstemning af tallene i de relevante tabeller.

(353) I sine bemærkninger hævdede SAIC Group, at Kommissionen ikke tog hensyn til de forskellige regnskabssystemer og finansielle systemer, der findes i SAIC Group, og at det ikke var væsentligt eller nødvendigt for Kommissionen at modtage transaktionslisten for fuldt ud at afstemme tabellerne vedrørende salget i spørgeskemaet. Kommissionen bør derfor afholde sig fra at anvende artikel 28, da nogle af de efterprøvede virksomheder har indgivet transaktionslisten som en del af kontroldokumenterne, og oplysningerne fra de forskellige enheder under alle omstændigheder opfyldte betingelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 3.

(354) Kommissionen fandt, at oplysninger, der kun blev fremlagt i form af screenshots, som kun indeholdt begrænsede data eller viste nogle eksempler, ville gøre det umuligt at kontrollere og afstemme væsentlige tal, og afviste derfor denne påstand. Ved ikke at fremlægge de detaljerede oplysninger og kun fremlægge screenshots kunne Kommissionen ikke kontrollere nøjagtigheden af de fremlagte oplysninger, f.eks. om de individuelle salgstransaktioner faktisk vedrørte den undersøgte vare.

e) *Joint venture-aftaler*

(355) I sine bemærkninger bekræftede SAIC Group, at den ikke var i stand til at fremlægge de originale kopier af joint venture-aftalerne med hensyn til nogle af sine produktionsenheder, men gjorde gældende, at indholdet af disse joint venture-aftaler var afspejlet i vedtægterne, da de blev "*gentaget*" i vedtægterne. Kun én virksomhed indsendte joint venture-aftalen som en del af den oprindelige spørgeskemabesvarelse.

(356) Kommissionen anførte som nævnt ovenfor gentagne gange over for SAIC Group, at det forhold, at visse oplysninger blev betragtet som "*centrale forretningshemmeligheder*", var irrelevant i betragtning af den fortrolige behandling af oplysninger, der blev indgivet i forbindelse med antisubsidieprocedurer i overensstemmelse med grundforordningens artikel 29. Påstanden om, at indholdet af de manglende joint venture-aftaler blev "*gentaget*" i vedtægterne, kunne ikke verificeres, uden at joint venture-aftalerne modtages. Mens en BEV-producent i SAIC Group fremlagde en kopi af joint venture-aftalen, fremlagde ingen af de andre BEV-producenter et sådant dokument. Påstanden blev derfor afvist.

f) *Investeringsplaner, godkendelse, investeringsovervågning og gennemførlighedsundersøgelser for 2020-2023 og salgsprognoser*

(357) SAIC Group hævdede, at de ønskede dokumenter (investeringsplaner, godkendelse, investeringsovervågning og gennemførlighedsundersøgelser for 2020-2023 og salgsprognoser) ikke var relevante for beregningen af subsidiebeløbet i undersøgelsesperioden, da disse dokumenter ikke indeholdt elementer eller data, der var nødvendige for beregningen af subsidiebeløbet. Desuden var de ønskede dokumenter enten allerede tilgængelige i de offentligt tilgængelige årsrapporter, eller de indeholdt fortrolige oplysninger vedrørende parter, som SAIC Group ikke havde nogen meningsfuld kontrol over, og oplysningerne kunne derfor ikke videregives.

(358) Kommissionen var ikke enig med SAIC Group og fandt, at oplysninger, der gjorde det muligt at vurdere arten og omfanget af de planlagte investeringer i den undersøgte vare, var relevante i forbindelse med undersøgelsen, ikke kun for vurderingen af truslen om væsentlig skade, men f.eks. for vurderingen af produktionskapaciteteten for den undersøgte vare. Påstanden blev derfor afvist.

g) *Dokumenter vedrørende prognoserapporten for "NEV-kreditter" (jf. artikel 18 i Virksomhedens gennemsnitlige brændstofforbrug for personbiler og køretøjer på alternativ energi, parallel forvaltning af point)*

(359) SAIC Group hævdede, at det ikke var nødvendigt at fremlægge de ønskede prognoserapporter, da de enten ikke eksisterede, eller fordi de vedrørte oplysningerne efter UP og derfor ikke behøvede at blive kontrolleret. SAIC Group konkluderede derfor, at det ville være irrelevant at anvende artikel 28 med hensyn til dette element i undersøgelsen.

(360) Da Kommissionen fandt, at den ikke kunne efterprøve disse påstande under kontrolbesøgene på stedet, blev påstanden om, at det ville være irrelevant at anvende artikel 28 med hensyn til dette aspekt af undersøgelsen, afvist.

h) *Banktilladelser, kreditlinjer.*

(361) Kommissionen fremhævede, at de forelagte banktilladelser ikke omfattede alle de banker, som enhederne i SAIC Group havde forretningsforbindelser med, og at spørgeskemamodellen vedrørende banktilladelsen var blevet ændret uden forudgående underretning.

(362) SAIC Group hævdede, at den ændrede modellen for at medtage bankveksler og kreditlinjer i anvendelsesområdet for banktilladelserne, og at sådanne ændringer af modellen derfor ikke på nogen måde bør betragtes som en reduktion af anvendelsesområdet for banktilladelserne, tværtimod. SAIC Group hævdede, at de ønskede oplysninger blev fremlagt og burde tages for pålydende af Kommissionen.

(363) Kommissionen bemærkede, at visse enheder i SAIC Group undlod at indberette oplysninger om banktilladelser, kreditlinjer og konvertering af gæld til aktier, og at den derfor ikke modtog afgørende oplysninger, der var relevante for disse aspekter af undersøgelsen. Påstanden blev derfor afvist.

i) *Tilskudsordninger*

(364) Selv om SAIC Group ikke benægtede modtagelsen af tilskud fra GOC, hævdede den, at det ikke var nødvendigt at anvende "*de individuelle beløb, der er modtaget pr. tilskud, tidspunktet for modtagelse af tilskuddene, beskrivelse af tilskuddene, tilsvarende offentlige meddelelser med angivelse af arten af tilskuddene og andre nødvendige oplysninger*" med henblik på beregningen af subsidiebeløbet, da de indberettede beløb vedrørte de tilskud, der var modtaget for enhederne som helhed og ikke kun vedrørte den undersøgte vare. Desuden kunne størrelsen af de tilskud, der blev modtaget i undersøgelsesperioden, som anført i tabellerne, direkte afstemmes med prøvebalancen og hovedbogholderiet, navnlig regnskaberne vedrørende ikke-driftsindtægter og/eller indtægter fra subsidier.

(365) Som følge heraf var Kommissionen imidlertid ikke i stand til at fastslå de underliggende subsidieordninger, størrelsen af de tilskud, der blev modtaget i undersøgelsesperioden, samt hvorvidt disse tilskud vedrørte anlægsaktiver eller ej. Kommissionen afviste påstanden om, at oplysningerne om tilskud kunne verificeres.

j) *Brugsrettigheder til jord*

(366) SAIC Group hævdede, at brugsrettigheder til jord ikke var et af de områder, der var omfattet af Kommissionens anmodning om de underliggende dokumenter. Kommissionen havde heller ikke nogen spørgsmål vedrørende brugsrettigheder efter kontrolbesøgene, når der ses bort fra to enheder, som den svarede den 21. februar 2024.

(367) For visse dokumenter, der blev anmodet om under kontrolbesøgene, forklarede nogle af SAIC Groups enheder, at de ønskede dokumenter stammede fra en periode for et eller to årtier siden og allerede var blevet arkiveret, eller at de vedrørte en tredjepart, som SAIC Group ikke havde beføjelser over. SAIC Group hævdede derfor, at det beløb, der blev indberettet for brugsrettigheder til jord, burde anses for at være korrekt og anvendt som sådan, og at Kommissionen ikke burde anvende artikel 28. Kommissionen fandt, at der var blevet anmodet om alle de oprindelige aftaler om brugsrettigheder til jord, købskontrakten og dokumentation for den oprindelige pris for brugsrettighederne til jord, og fandt i flere tilfælde, at de modtagne oplysninger var ufuldstændige og ikke gjorde det muligt at foretage en fuldstændig kontrol af dem. Påstanden blev derfor afvist.

k) *Obligationer og virksomhedsintern finansiering*

(368) SAIC Group hævdede, at Kommissionen ikke havde anmodet om dokumenter vedrørende obligationer og virksomhedsintern finansiering. SAIC Group bemærkede, at oplysningerne om værdipapirer af asset-backed-typen ikke var påkrævet i spørgeskemaets afsnit om ydelse af præferentiel finansiering fra statsstyrede banker og statsejede forretningsbanker, og afviste derfor enhver påtænkt anvendelse af artikel 28.

(369) Kommissionen fandt, at der i spørgeskemaet specifikt anmodes om oplysninger om virksomhedsintern finansiering og navnlig om obligationer. For det første blev virksomheder, der var involveret i tilvejebringelse af kapital, anmodet om at indsende en spørgeskemabesvarelse; for det andet er værdipapirer af asset-backed-typen en type obligation, for hvilken der blev anmodet om oplysninger i spørgeskemaet. Desuden fandt Kommissionen modstridende offentligt tilgængelige oplysninger om forretningsmæssigt forbundne virksomheder, som ikke samarbejdede (jf. betragtning 320), hvilket klart viste, at afgørende oplysninger af relevans for subsidierne ikke var blevet fremlagt, og påstanden blev derfor afvist.

l) *Rapport fra skatteagenten om FoU-fradrag*

(370) SAIC Group bemærkede, at rapporterne om FoU-fradrag normalt udarbejdes af skatteagenterne i henhold til virksomhedernes instrukser; det er imidlertid ikke obligatorisk at udarbejde dem, og anmodningen om sådanne rapporter var derfor ikke relevant. Desuden var disse rapporter ikke nødvendige eller væsentlige for at kontrollere eventuelle FoU-fradrag, da de relevante beløb, der var angivet i virksomhedens selvangivelse, var gældende. SAIC Group gjorde indsigelse mod enhver påtænkt anvendelse af grundforordningens artikel 28.

(371) Kommissionen fandt, som det fremgik af et kontrolbesøg på stedet, at redigeringen af oplysningerne i en rapport fra en skatteagent om FoU-fradrag, som gav mulighed for yderligere fradrag af FoU-udgifterne, som det var tilfældet i en af enhederne, ikke kunne betragtes som fuldt samarbejde. Ved ikke at fremlægge sådanne oplysninger, som angiveligt ikke vedrørte den undersøgte vare, men var umiddelbart tilgængelige for SAIC-gruppen, var Kommissionen ikke i stand til at vurdere specificitetsaspektet af den pågældende skattenedsættelsesordning. Denne påstand blev derfor afvist.

3.3.3. *Anvendelsen af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, på Geely Group*

(372) I løbet af undersøgelsen fandt Kommissionen, at manglen på visse nødvendige oplysninger hindrede undersøgelsen, nemlig:

— Det blev konstateret, at en leverandør til Geely Group blev anset for at være forretningsmæssigt forbundet, jf. artikel 127 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 ([107]), og at denne virksomhed ikke havde indsendt en spørgeskemabesvarelse.

([107]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 af 24. november 2015 om gennemførelsesbestemmelser til visse bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 558).

— Ingen af de finansieringsselskaber i Geely Group, der rejste midler til deres BEV-aktiviteter gennem syndikerede lån, bilaterale bankfaciliteter og værdipapirer af asset-backed-typen (*"ABS"*), herunder grønne værdipapirer af asset-backed typen, indsendte en fuldstændig spørgeskemabesvarelse.

— Ingen af virksomhederne i Geely Group fremlagde fuldstændige oplysninger om arten af de tilskudsordninger, som de modtog støtte under, som der blev anmodet om i spørgeskemaet.

— Geely Group rapporterede ikke alle igangværende og fremtidige projekter i forbindelse med produktionen af BEV'er, som der blev anmodet om i spørgeskemaet.

— En række faktiske BEV-producenter i Geely Group indsendte ikke en fuldstændig spørgeskemabesvarelse, men i stedet besvarede disse enheder udelukkende afsnit, der var forbeholdt leverandører af inputmaterialer, hvorved en stor del af de oplysninger, der typisk forventedes fra producenterne, ikke blev fremlagt.

— Geely Group indgav heller ikke bilag IV — Banktilladelse som led i sin spørgeskemabesvarelse. Endelig fremlagde gruppen ikke oplysninger om de brugsrettigheder til jord, der ejes af de holdingenheder, der er relevante for en eksporterende producent i gruppen.

(373) Som følge heraf underrettede Kommissionen den 23. april 2024 Geely Group om, at den havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28 med hensyn til de ikke indsendte oplysninger. Kommissionen opfordrede virksomheden til at fremsætte bemærkninger.

(374) Den 30. april 2024 fremsatte Geely Group bemærkninger til Kommissionens hensigt om at anvende de foreliggende faktiske oplysninger vedrørende oplysningerne i betragtning 372 og brevet af 23. april 2024.

(375) For det første hævdede Geely Group, at den ikke kan anmodes om at fremlægge fortrolige oplysninger fra en ikke forretningsmæssigt forbundet leverandør, som den ikke kan give instrukser, og under alle omstændigheder har Kommissionen modtaget rimeligt relevante oplysninger. Geely Group hverken ejede denne leverandør eller havde nogen indflydelse på leverandørens virksomhed og ledelse.

(376) Kommissionen bemærkede imidlertid, at den pågældende leverandør og Geely Group i fællesskab drev en virksomhed med henblik på at udvikle, producere og sælge battericeller, -moduler og -pakker og derfor var juridisk anerkendte forretningspartnere. De anses derfor for at være forretningsmæssigt forbundne, jf. artikel 127 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, hvilket i henhold til instrukserne i spørgeskemaet og den efterfølgende korrespondance berettiger den retlige forpligtelse til at indgive en besvarelse af subsidiespørgeskemaet som en forretningsmæssigt forbundet part. Gruppens påstand blev derfor afvist.

(377) For det andet hævdede Geely Group, at den ikke var i stand til at give flere oplysninger fra finansieringsvirksomheder, der rejste midler til dens BEV-aktiviteter. Alle Geely Groups enheder, der er involveret i finansiering i forbindelse med BEV'er, har indsendt de krævede svar på afsnit A og E i de oprindelige spørgeskemaer. Geely Group hævdede desuden, at anmodningen var for bred, ikke præcis nok og ikke af direkte relevans for undersøgelsen.

(378) Ikke desto mindre fandt Kommissionen gennem offentligt tilgængelige kilder en række værdipapirer af asset-backed-typen (herunder grønne værdipapirer af asset-backed typen), der var gældende i undersøgelsesperioden, og som var udstedt af mindst en af Geely Groups virksomheder, for hvilke gruppen ikke havde fremlagt nogen oplysninger, selv efter at der var blevet sendt en specifik anmodning herom, mens ABS var en type obligationer, for hvilken der var blevet anmodet om oplysninger i det oprindelige spørgeskema. Geely Groups påstand blev derfor afvist.

(379) For det tredje forklarede Geely Group, for så vidt angår tilvejebringelsen af fuldstændige oplysninger om tilskudsordningerne, at arten og beskrivelsen af tilskudsordningerne næsten altid kunne findes i bankpapirerne vedrørende de individuelle tilskudsbetalinger. Geely Group forklarede endvidere, at den ikke var i besiddelse af yderligere oplysninger vedrørende tilskudsordningerne, herunder retsgrundlaget, og at disse burde rekvireres fra GOC.

(380) Kommissionen bemærkede, at den ud fra de begrænsede oplysninger, der fremgik af bankpapirerne, ikke var i stand til at fastlægge de underliggende subsidieordninger for tilskudsordningerne i forbindelse med den undersøgte vare. Samtidig bemærkede Kommissionen, jf. betragtning 300, at GOC ikke fremlagde oplysninger om ad hoc-tilskuddene til grupperne i stikprøven. Gruppens påstand blev derfor afvist.

(381) For det fjerde var Geely Group med hensyn til den manglende rapportering om visse projekter i forbindelse med produktionen af BEV'er af den opfattelse, at igangværende og fremtidige projekter, såsom potentielle nye billanceringer, ikke er knyttet til undersøgelsesperioden og ikke er omfattet af denne undersøgelse. Geely Group understregede også de meget fortrolige og markedsfølsomme træk ved disse oplysninger.

(382) Kommissionen bemærkede, at der blev anmodet om oplysninger om igangværende og fremtidige projekter i forbindelse med produktionen af BEV'er i det oprindelige spørgeskema samt i forbindelse med kontrolbesøg, da en række subsidieordninger er knyttet til den fremtidige BEV-produktion , mens en forventet stigning i produktionskapaciteten for BEV er relevant for at fastslå en trussel om skade. Uden disse fuldstændige oplysninger var Kommissionen ikke i stand til at fastslå alle de underliggende subsidieordninger i forbindelse med den undersøgte vare. Gruppens påstand blev derfor afvist.

(383) For det femte, og hvad angår den omstændighed, at de faktiske BEV-producenter i Geely Group ikke indsendte en fuldstændig spørgeskemabesvarelse, anså Geely Group ikke disse virksomheder for at være BEV-producenter, da de køretøjer, de fremstiller, stadig skal underkastes en række inspektioner og prøvninger. Geely Group anførte også, at den fremlagde yderligere oplysninger vedrørende disse virksomheder, som Kommissionens tjenestegrene havde anmodet om.

(384) Kommissionen bemærkede, at selv om virksomhederne fremlagde de ønskede oplysninger, forhindrede den meget sene fremlæggelse af disse oplysninger den i at kontrollere, at oplysningerne var fuldstændige og nøjagtige. Den var navnlig ikke i stand til i tilstrækkelig grad at validere leverancerne af visse inputmaterialer i forhold til produktionsmængden og omkostningerne ved BEV'er, da disse virksomheders omkostningsoplysninger ikke indeholdt tilstrækkelige detaljer, som de producerende enheder normalt anmodes om i Kommissionens spørgeskema. Gruppens påstand blev derfor afvist.

(385) Med hensyn til bestemmelsen i bilag IV — Banktilladelse hævdede Geely Group, at den fremlagde en konsolideret udgave af banktilladelserne på tidspunktet for indgivelsen af de oprindelige spørgeskemabesvarelser. Kommissionen vendte tilbage til det forelagte dokument og bekræftede dets anvendelighed.

(386) Endelig anførte Geely Group med hensyn til fremlæggelsen af de oplysninger om brugsrettigheder til jord, der er relevante for en eksporterende producent i gruppen, at de brugsrettigheder til jord, der var knyttet til hovedsædet, ikke var forbundet med produktion og salg af BEV'er, og at de var irrelevante og uvæsentlige for undersøgelsen.

(387) Kommissionen bemærkede, at hovedsædet delvis anvendes til BEV-aktiviteterne. Subsidier knyttet til hovedsædet bør derfor fordeles i forhold til de BEV-aktiviteter, der finder sted der, mens væsentligheden ikke kan fastslås, uden at Kommissionen råder over de grundlæggende oplysninger om ejerskabet af brugsrettighederne til jord. Gruppens påstand blev derfor afvist.

3.3.4. *Anvendelsen af bestemmelserne i grundforordningens artikel 28, stk. 1, på BYD Group*

(388) Den 8. december 2023 underrettede Kommissionen BYD-gruppen om, at den havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28 med hensyn til de oplysninger, som BYD Group undlod at fremlægge, og opfordrede virksomheden til at fremsætte bemærkninger hertil. BYD Group fremsendte de manglende oplysninger den 15. december 2023.

(389) I løbet af undersøgelsen konstaterede Kommissionen, at BYD Group ikke havde fremlagt oplysninger om sine forbindelser med (mindst) to leverandører af råmaterialer, der anvendes til produktion af batterier, og at disse virksomheder således ikke havde indsendt en spørgeskemabesvarelse. Desuden blev det konstateret, at begge leverandører leverede betydelige mængder lithium, der tegnede sig for mere end 1 % af de samlede indkøb af inputmaterialer fra de virksomheder, der indsendte en spørgeskemabesvarelse. Desuden blev der ikke indgivet oplysninger om ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører til GOC, selv om antisubsidiespørgeskemaet indeholdt bestemmelser om fremlæggelse af oplysninger om ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører, og bilag IV — Banktilladelse blev heller ikke fremlagt. Kommissionen fandt, at manglen på sådanne nødvendige oplysninger hindrede undersøgelsen og adgangen til oplysninger om relevante ordninger. Som følge heraf underrettede Kommissionen den 24. april 2024 BYD Group om, at den havde til hensigt at anvende grundforordningens artikel 28 med hensyn til de ikke indsendte oplysninger og opfordrede virksomheden til at fremsætte bemærkninger hertil.

(390) Den 30. april 2024 fremsatte BYD Group bemærkninger til Kommissionens hensigt om at anvende de foreliggende faktiske oplysninger vedrørende oplysningerne omhandlet i betragtning 389.

(391) For det første hævdede BYD Group, at der ikke blev indgivet oplysninger om de forretningsmæssigt forbundne leverandører af råmaterialer, fordi det fremgik af spørgeskemaet, at kun forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der er involveret i *"produktion af anlægsaktiver eller input, der anvendes i den eksporterende producents produktionsproces, såsom de inputmaterialer, der er anført i afsnit E-3-3 nedenfor"*, skulle indsende en spørgeskemabesvarelse. På dette grundlag hævdede BYD Group, at nogle inputmaterialer ikke blev anvendt i den eksporterende producents produktionsproces, men i stedet i produktionsprocessen for batteriproducenten i forudgående led.

(392) Desuden erklærede BYD Group, at den havde indsendt en liste over leverandører til GOC baseret på samme begrundelse (dvs. forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der er involveret i produktionen af inputmaterialer, der anvendes i den eksporterende producents produktionsproces), og at nogle af inputmaterialerne i afsnit E-3-3 derfor blev anvendt i batteriproducenternes produktionsproces og ikke i den eksporterende producents produktionsproces.

(393) Kommissionen mindede om, at den den 17. november 2023 udstedte et notat til dossieret med præciseringer vedrørende de forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der blev anmodet om at indsende en spørgeskemabesvarelse, og tilføjede, at forretningsmæssigt forbundne virksomheder, *"uanset om de er forretningsmæssigt forbundet med producenter, der sælger på hjemmemarkedet eller til eksport"*, og som er involveret i produktionen af anlægsaktiver eller inputmaterialer, herunder råmaterialer, dele eller komponenter, der er omfattet af afsnit E-3-3 i spørgeskemaet, og *"som anvendes i fremstillingsenhedernes produktionsproces"*, skulle indsende en spørgeskemabesvarelse. I betragtning af sin præcisering fandt Kommissionen, at virksomheden burde have fremlagt klare og fuldstændige instrukser om virksomhedsstrukturen og dens leverandører, hvilket ville udløse en spørgeskemabesvarelse, navnlig fra leverandørerne af råmaterialer, der anvendes til produktion af batterier. I betragtning af BYD Groups vertikale integrationsniveau fandt Kommissionen desuden, at det ikke var muligt at betragte produktionsprocessen for batterier som adskilt fra og ikke forbundet med den eksporterende producents produktionsproces. Påstanden blev derfor afvist.

(394) Kommissionen fremhævede også, at afsnit E-3-3b i spørgeskemaet klart forklarede, at en fuldstændig liste med navne og kontaktoplysninger på leverandører af dele og råmaterialer i undersøgelsesperioden burde have været forelagt både Kommissionen og GOC. Det fremgik også af spørgeskemaet, at hvis leverandøren ikke er en forretningsmæssigt forbundet virksomhed, skulle *"den oprindelige uafhængige leverandør af det pågældende materiale"* angives. Ud over ovennævnte instrukser bemærkede Kommissionen, at virksomheden på den liste over leverandører, der blev sendt til GOC, allerede havde medtaget nogle navne på forretningsmæssigt forbundne leverandører af råmaterialer, der anvendes til produktion af batterier. Selv om Kommissionen anerkendte, at BYD Group havde indgivet en liste over leverandører til GOC, var denne liste ufuldstændig, da den hverken omfattede nogen ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører, jf. afsnit E-3-3b i spørgeskemaet, eller de forretningsmæssigt forbundne leverandører, som Kommissionen havde udpeget. Manglen på sådanne oplysninger hindrede undersøgelsen, da den ikke gav GOC mulighed for at kontakte disse leverandører i forudgående produktionsled, således at de kunne besvare spørgeskemaet. Kommissionen afviste derfor påstanden.

(395) BYD Group hævdede, at den ikke indsendte bilag IV — Banktilladelsesformularer, fordi gruppen mente, at Kommissionen var i stand til at indhente de ønskede oplysninger ved at undersøge oplysningerne fra de respektive virksomheder, navnlig gennem Credit Reference Center of the People's Bank of China.

(396) Som anført i Kommissionens brev af 24. april 2024 blev banktilladelsesformularerne anset for at være afgørende for indsamlingen af oplysninger fra GOC vedrørende de respektive subsidieordninger. Banktilladelsesformularerne var nødvendige for at modtage fortrolige virksomhedsdata fra de forskellige banker, der ydede lån til BYD Group, hvilket var oplysninger, som GOC blev anmodet om. Uden disse formularer var bankerne ikke i stand til at fremlægge disse oplysninger via GOC for Kommissionen, hvilket hindrede undersøgelsen. BYD Groups påstand måtte derfor afvises.

(397) BYD Group anfægtede, at en af deres forretningsmæssigt forbundne råmaterialeleverandører burde have indsendt en spørgeskemabesvarelse. Gruppen hævdede, at Kommissionen anvendte den forkerte nævner til at beregne procentdelen af købsværdien, og at virksomheden faktisk leverede mindre end 1 % af alle indkøb foretaget af de producerende virksomheder, der indsendte en besvarelse af spørgeskemaet. BYD Group henviste også til, at Kommissionen indrømmede en fritagelse for leverandører af inputmaterialer, der tegnede sig for mindre end 1 % af BEV-producenternes indkøb. Desuden bestred gruppen nytten af en spørgeskemabesvarelse, eftersom den pågældende leverandør kun leverede et råmateriale, der indirekte blev anvendt til fremstilling af batterier.

(398) Kommissionen bemærkede, at den procentdel af købsværdien, som Kommissionen havde angivet i bilaget til artikel 28-brevet, var blevet beregnet af virksomheden selv og drøftet med sagsbehandlerne under kontrolbesøget hos virksomheden. Disse oplysninger indgik også i den besøgsrapport, der blev sendt til virksomheden. Kommissionen anerkendte desuden, at den havde indrømmet en fritagelse for de inputleverandører, der leverede mindre end 1 % af købsværdien for BEV-producenterne i BYD Group. Denne beslutning blev imidlertid truffet på grundlag af de oplysninger, som gruppen havde indsendt til støtte for sine anmodninger om fritagelse. Kommissionen bemærkede, at der ikke blev indgivet oplysninger om forretningsmæssigt forbundne leverandører af råmaterialer i den indledende fase, og at Kommissionen derfor manglede de nødvendige underliggende oplysninger til at foretage en vurdering af, om de forretningsmæssigt forbundne råmaterialeleverandører skulle indgive et svar. På trods af de klare instrukser i afsnit E-3-3 i spørgeskemaet begrænsede BYD Group i den indledende fase sin fremlæggelse af oplysninger om virksomhedsstrukturen til kun at omfatte de dele og komponenter, der er anført i første del af afsnit E-3-3. Endelig understregede Kommissionen, at manglen på en spørgeskemabesvarelse fra de forretningsmæssigt forbundne råmaterialeleverandører forhindrede Kommissionens tjenestegrene i at vurdere, om leverandører i forudgående produktionsled nød godt af subsidier.

(399) BYD Group anfægtede, at en anden leverandør i forudgående produktionsled burde have indsendt en besvarelse af spørgeskemaet, da BYD's aktiebeholdning var på under 5 % i en del af undersøgelsesperioden, og leverandøren derfor ikke kunne betragtes som en forretningsmæssigt forbundet part, og at den begrænsede aktiebeholdning også betød, at de ønskede oplysninger ikke var i BYD Groups besiddelse eller under dens kontrol, og BYD Group derfor ikke kunne fremlægge dem.

(400) Kommissionen mindede om, at BYD Group i en del af undersøgelsesperioden stadig havde en aktiebeholdning på mere end 5 % i den pågældende virksomhed i forudgående produktionsled, og mindede om, at dette forhold ikke blev fremlagt i begyndelsen af undersøgelsen, men kun under mangelprocessen. I betragtning af de eksisterende forretningsforbindelser mellem de to virksomheder forekom de to parter desuden klart at være forretningsmæssigt forbundne, jf. artikel 127 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447. Påstanden blev derfor afvist. Kommissionen gentog det forhold, at i betragtning af betydningen af det råmateriale, der blev leveret i BYD Groups produktionsproces, den indkøbsmængde og -værdi, som BYD købte hos leverandøren i forudgående produktionsled, og uanset at det pågældende råmateriale også var blevet medtaget i afsnit E-3-3 i spørgeskemaet, som udtrykkeligt fastsætter, at forretningsmæssigt forbundne råmaterialeleverandører skal indgive en spørgeskemabesvarelse, fandt Kommissionen, at BYD Group kun samarbejdede delvist ved at tilbageholde relevante oplysninger om gruppestrukturen og dens leverandører i begyndelsen af undersøgelsen. Dette bekræftes også af, at listen over indkøb fra leverandører først blev fremlagt som følge af det første artikel 28-brev, som der henvises til i betragtning 388. Grundforordningens artikel 28, stk. 1, fastsætter, at i tilfælde, hvor en interesseret part *"ikke fremlægger nødvendige oplysninger, [...] kan der træffes foreløbige eller endelige afgørelser, positive eller negative, på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger"*. Manglen på en spørgeskemabesvarelse fra de forretningsmæssigt forbundne råmaterialeleverandører forhindrede Kommissionens tjenestegrene i at vurdere, om leverandørerne i forudgående produktionsled nød godt af subsidier, og om købsprisen for et af de vigtigste inputmaterialer, der blev anvendt i fremstillingen af batterier, kunne anses for at være på armslængdevilkår eller ej.

3.3.5. *Bemærkninger fra GOC om den påtænkte anvendelse af artikel 28 på de stikprøveudtagne eksporterende producenter*

(401) Den 30. april 2024 fremsatte GOC bemærkninger, hvori den anfægtede, at Kommissionen påtænkte at anvende grundforordningens artikel 28 og basere sine konklusioner på de foreliggende faktiske oplysninger for specifikke aspekter vedrørende tre stikprøveudtagne eksporterende producenter.

(402) GOC hævdede, at Kommissionen ikke blot *"undlod at rette op på sin ulovlige tilgang med hensyn til en række proceduremæssige og faktuelle forhold i sagen, men heller ikke tog hensyn til de pågældende industriers kompleksitet, det store antal virksomheder, der indgår i rækken af stikprøveudtagne eksporterende producenter, der forelagde en spørgeskemabesvarelse i sagen, kompleksiteten af de programmer, der angiveligt findes, og de ekstremt korte tidsfrister, som Kommissionen gav virksomhederne til at forelægge den urimeligt store mængde oplysninger*." GOC hævdede, at Kommissionen på denne måde overtrådte Verdenshandelsorganisationens ("WTO's") regler og EU's grundforordning på en række punkter.

(403) I lighed med SAIC Groups påstande (jf. betragtning 323-328) hævdede GOC, at Kommissionens anvendelse af grundforordningens artikel 28 manglede et tilstrækkeligt retsgrundlag og var i strid med de relevante WTO-regler. GOC henviste til anmodninger om oplysninger, som ikke blev anset for at være "nødvendige" for at indkredse de påståede subsidier og navnlig beregningen af fordelen. Disse påstande, der allerede er behandlet i betragtning 323-328, blev derfor afvist.

(404) GOC hævdede, at Kommissionen i urimelig grad øgede byrden for de kinesiske eksporterende producenter i undersøgelsen ved at: a) udvide antallet af forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der skulle indgive en spørgeskemabesvarelse, b) udvide omfanget af de påståede subsidier, der undersøges, og de ønskede oplysninger og løbende ændrede eller supplerede de ønskede oplysninger samt c) indføre meget korte frister, samtidig med at der anmodes om en urimelig mængde oplysninger. GOC erkendte, at de stikprøveudtagne eksporterende producenter i flere tilfælde ikke var i stand til at fremlægge de ønskede oplysninger, men påstod, at det skyldtes, at Kommissionen pålagde dem en urimelig byrde. Endelig anførte GOC, at "*Kommissionens konstatering af, at de stikprøveudtagne virksomheder ikke samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen, tydeligvis var i strid med princippet om en retfærdig og objektiv undersøgelse, der er fastsat i WTO-reglerne og EU's grundforordning om subsidier*".

(405) Kommissionen erkendte, at de tre eksporterende producenter i stikprøven havde samarbejdet i forskelligt omfang, men bemærkede, at GOC undlod at tage hensyn til en række elementer såsom:

— De talrige anmodninger om fristforlængelser, som Kommissionen imødekom for at lette den påståede byrde for de samarbejdsvillige parter.

— Argumentet om "fortrolighed" og "forretningshemmelighed", som angiveligt forhindrede de tre stikprøveudtagne eksporterende producenter i at fremlægge fuldstændige oplysninger. Navnlig nægtede alle grupper i første omgang at fremlægge oplysninger om produktionsomkostningerne, således at Kommissionen ikke fik adgang til afgørende oplysninger om inputmaterialerne, som ville have gjort det muligt at få en bedre forståelse af omkostningsstrukturen og identificere de vigtigste inputmaterialer til BEV'er.

— Manglende samarbejdsvilje fra en række forretningsmæssigt forbundne leverandørers side (som fremhævet i afsnit 3.3.2.2).

— Fremlæggelse af ufuldstændige underliggende oplysninger uden begrundelse (som fremhævet i afsnit 3.3.2.3).

(406) Kommissionen var nødt til at sende adskillige mangelskrivelser til de tre eksporterende producenter i stikprøven, hvori den opfordrede dem til at fremlægge de oplysninger, der oprindeligt blev anmodet om, og den forsøgte også at imødekomme deres anmodning om fristforlængelser mest muligt og indvilligede endda i at tage oplysninger, der blev fremlagt efter kontrolbesøgene, og som gav de eksporterende producenter i stikprøven mulighed for at supplere de oplysninger, der skulle fremlægges, i betragtning. Ikke desto mindre fandt Kommissionen, at enhederne i en af de stikprøveudtagne eksporterende producenter i flere tilfælde bevidst nægtede Kommissionens undersøgelseshold adgang til oplysningerne. Påstanden om, at de stikprøveudtagne eksporterende producenter var genstand for en uberettiget pålæggelse af uforholdsmæssigt store byrder, hvilket forhindrede dem i at samarbejde, blev afvist.

3.4. **Subsidier og subsidieordninger, som Kommissionen træffer konklusioner om i forbindelse med denne undersøgelse**

(407) På grundlag af oplysningerne i notatet om bevisernes tilstrækkelighed, indledningsmeddelelsen og besvarelserne af Kommissionens spørgeskemaer blev følgende subsidier fra GOC undersøgt:

— Tilvejebringelse af præferentiel finansiering og målrettede kreditter fra statsejede banker og statsejede forretningsbanker (f.eks. politiklån, kreditlinjer, bankveksler og eksportfinansiering)

— Tilskudsordninger

— Direkte kontante tilskud til BEV-producenter og andre tilknyttede støtteprogrammer i form af kreditforanstaltninger til fordel for BEV-producenter

— Tilskud til teknologi, innovation samt forskning og udvikling

— Egenkapitalinvesteringer finansieret af staten eller på anden måde tilskyndet af staten

— Statslig levering af varer og tjenesteydelser mod utilstrækkeligt vederlag

— Statslig indrømmelse af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag

— Statslig levering af batterier og råmaterialer hertil (dvs. lithiumjernphosphat) mod utilstrækkeligt vederlag

— Indtægter, der gives afkald på gennem ordninger for fritagelse og nedsættelse af skatter

— Reduceret indkomstbeskatning af virksomheder ("EIT" - Enterprise Income Tax) for virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi

— Skattepolitikker med fradrag før skat for udgifter til forskning og udvikling

— momsfritagelser og nedsættelser af importtold for brug af importeret udstyr og teknologi samt momsnedsættelser på indenlandsk produceret udstyr

— Fritagelse for eller afkald på skatter på fast ejendom og brugsrettigheder til jord

— fritagelse for forbrugsskat, fritagelse for nummerpladeafgift og andre kontante subsidier til BEV-producenter

— Fremskyndet afskrivning af instrumenter og udstyr, der anvendes af højteknologiske virksomheder til højteknologisk udvikling og produktion

— Skattefritagelse for dividende mellem kvalificerede virksomheder med hjemsted i Kina

— Nedsættelse af kildeskat for dividende fra kinesiske virksomheder med udenlandsk investering og deres ikkekinesiske moderselskaber

— Nedsættelse af eksportafgifter.

3.5. **Præferentiel finansiering**

3.5.1. *Finansielle institutioner, der yder præferentiel finansiering*

(408) Ifølge oplysningerne fra de tre grupper af eksporterende producenter i stikprøven havde mindst 37 finansielle institutioner i Kina ydet finansiering til dem i overensstemmelse med den kinesiske banklov. Som nævnt i betragtning 256 fremsendte GOC ikke spørgeskemaerne til finansielle institutioner og fremlagde ikke oplysninger om ejerskabet af de finansielle institutioner, der ydede lån til virksomhederne i stikprøven. Kun én statsejet bank udfyldte det specifikke spørgeskema på trods af en anmodning til GOC, der omfattede alle finansielle institutioner, der havde ydet lån til virksomhederne i stikprøven. På dette grundlag var Kommissionen derfor ikke i stand til at fastslå, om de var statsejede eller privatejede.

3.5.1.1. Statsejede institutioner, der fungerer som offentlige organer

Retsnorm

(409) Kommissionen undersøgte, hvorvidt de statsejede banker fungerede som offentlige organer i henhold til grundforordningens artikel 3 og artikel 2, litra b). Ifølge WTO's relevante retspraksis ([108]) er et offentligt organ en enhed, der "besidder, udøver eller har fået overdraget statslig myndighed". En undersøgelse af et offentligt organ skal foretages fra sag til sag under behørig hensyntagen til "den relevante enheds grundlæggende karakteristika og funktioner", denne enheds "forbindelser til staten" og "de juridiske og økonomiske vilkår, der er gældende i det land, hvor den undersøgte enhed driver forretning". Afhængigt af de særlige omstændigheder i den enkelte sag kan relevante beviser omfatte: i) beviser for, at "en enhed faktisk udøver statslige funktioner", navnlig når disse beviser "tyder på en vedvarende og systematisk praksis", ii) beviser vedrørende "omfanget og indholdet af statslige politikker, der relaterer til den sektor, hvor den undersøgte enhed opererer", og iii) beviser for, at en stat udøver "reel kontrol med en enhed og dens adfærd". Når en undersøgelsesmyndighed foretager en undersøgelse af et offentligt organ, skal den "vurdere og tage behørigt hensyn til alle enhedens relevante karakteristika" og undersøge alle former for beviser, der kan være relevante for denne vurdering. Undersøgelsesmyndigheden bør i den forbindelse undgå "udelukkende eller uberettiget at fokusere på en enkelt karakteristik uden at tage behørigt hensyn til andre, der måtte være relevante".

(410) I WTO's retspraksis blev det navnlig præciseret, at ([109]): "*Det afgørende er, om en enhed har fået overdraget myndighed til at udøve statslige funktioner, snarere end hvordan dette opnås. Der er mange forskellige måder, hvorpå staten i snæver forstand kan tildele enheder myndighed. Følgelig kan forskellige former for beviser være relevante for at godtgøre, at en sådan myndighed er blevet tildelt en bestemt enhed. Beviser for, at en enhed faktisk udøver statslige funktioner, kan tjene som bevis for, at den er i besiddelse af eller har fået overdraget statslig myndighed, navnlig når disse beviser tyder på en vedvarende og systematisk praksis. Efter vores opfattelse er konsekvensen, at beviser for, at en stat udøver reel kontrol med en enhed og dens ledelse, kan under særlige omstændigheder tjene som bevis for, at den pågældende enhed har statslig myndighed og udøver denne myndighed ved udøvelsen af statslige funktioner. Vi understreger imidlertid, at bortset fra en udtrykkelig delegering af myndighed i et retligt instrument, er det ikke sandsynligt, at forekomsten af udelukkende formelle forbindelser mellem en enhed og staten i snæver forstand rækker til at fastslå den nødvendige besiddelse af statslig myndighed. Således viser f.eks. den blotte omstændighed, at staten ejer aktiemajoriteten i en enhed ikke, at staten udøver en betydelig kontrol med ledelsen af denne enhed, og i endnu mindre grad, at staten har overdraget den statslig myndighed. I visse tilfælde, hvor det imidlertid fremgår af beviserne, at der er mange formelle indicier for statslig kontrol, og der også er bevis for, at denne kontrol har været udøvet reelt, kan sådanne beviser tillade en antagelse af, at den pågældende enhed udøver statslig myndighed*".

(411) For med rette at kunne karakterisere en enhed som et offentligt organ i konkrete tilfælde kan det være relevant at undersøge, "*om [enhedens] funktioner eller adfærd er af en art, der sædvanligvis klassificeres som statslig i det pågældende medlems retsorden*" ([110]), og enheders klassificering og funktioner i WTO's medlemmer generelt. Hvorvidt funktionerne eller adfærden er af en art, der sædvanligvis klassificeres som statslig i det pågældende medlems retsorden, kan således være relevant at tage i betragtning ved afgørelsen af, om en bestemt enhed er et offentligt organ eller ej.

(412) Der er mange forskellige måder, hvorpå staten i snæver forstand kan tildele enheder myndighed. Følgelig kan forskellige former for beviser være relevante for at godtgøre, at en sådan myndighed er blevet overdraget en bestemt enhed. Beviser for, at en enhed faktisk udøver statslige funktioner, kan tjene som bevis for, at den er i besiddelse af eller har fået overdraget statslig myndighed, navnlig når disse beviser tyder på en vedvarende og systematisk praksis.

([108]) WT/DS379/AB/R (US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), appelorganets rapport af 11. marts 2011, DS 379, afsnit 318. Jf. også WT/DS436/AB/R (USA — Carbon Steel (India)), appelorganets rapport af 8. december 2014, afsnit 4.10-4.9 og 4.20-4.17, og WT/DS437/AB/R (US — Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), appelorganets rapport af 18. december 2014, afsnit 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R (US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), appelorganets rapport af 11. marts 2011, DS 379, afsnit 318. Jf. også WT/DS436/AB/R (USA — Carbon Steel (India)), appelorganets rapport af 8. december 2014, afsnit 4.10-4.9 og 4.20-4.17, og WT/DS437/AB/R (United States— Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), appelorganets rapport af 18. december 2014, afsnit 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (US — *Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), appelorganets rapport af 11. marts 2011, DS 379, afsnit 297.

(413) Beviser for, at en stat udøver reel kontrol med en enhed og dens ledelse, kan under særlige omstændigheder tjene som bevis for, at den pågældende enhed har statslig myndighed og udøver denne myndighed ved udøvelsen af statslige funktioner. Selvom statsligt ejerskab af en enhed ikke er et afgørende kriterium, kan dette kriterium sammen med andre elementer tjene som bevis. Det er imidlertid ikke sandsynligt, at forekomsten af udelukkende formelle forbindelser mellem en enhed og staten i snæver forstand rækker til at fastslå, at der foreligger statslig myndighed. Således viser f.eks. den blotte omstændighed, at staten ejer aktiemajoriteten i en enhed, ikke i sig selv, at staten udøver en reel kontrol med denne enheds adfærd, og i endnu mindre grad, at staten har tildelt enheden statslig myndighed. I visse tilfælde, hvor det imidlertid fremgår af beviserne, at der er mange formelle indicier for statslig kontrol, og der også er bevis for, at denne kontrol har været udøvet reelt, kan sådanne beviser tillade en antagelse af, at den pågældende enhed udøver statslig myndighed.

(414) Det centrale fokus for en undersøgelse af et offentligt organ er ikke, om den adfærd, der påstås at give anledning til et finansielt bidrag, er logisk forbundet med en identificeret "statslig funktion". I denne henseende foreskriver retsnormen for afgørelsen af, om der er tale om et offentligt organ, i henhold til SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), nr. 1), ikke, at der nødvendigvis skal fastslås en forbindelse af særlig grad eller art mellem en identificeret statslig funktion og det pågældende finansielle bidrag. Den pågældende undersøgelse afhænger snarere af den enhed, der er involveret i denne adfærd, dens grundlæggende karakteristika og dens forbindelser til staten. Dette fokus på enheden — i modsætning til den adfærd, der påstås at give anledning til et finansielt bidrag — er i overensstemmelse med det forhold, at en "stat" (i snæver forstand) og et "offentligt organ" har en vis "grad af ensartethed eller overlapning, når det gælder deres væsentlige karakteristika" — dvs. at de begge er "statslige".

(415) Arten af en enheds adfærd eller praksis kan bestemt udgøre et relevant bevis for en undersøgelse af et offentligt organ. En enheds adfærd — navnlig når der er tegn på en "vedvarende og systematisk praksis" — er en af de forskellige former for beviser, som afhængigt af omstændighederne i hver enkelt undersøgelse kan kaste lys over en enheds grundlæggende karakteristika og dens forbindelser til staten i snæver forstand. Vurderingen af sådanne beviser har imidlertid til formål at besvare det centrale spørgsmål om, hvorvidt enheden selv har de grundlæggende karakteristika og funktioner, der gør det muligt at kvalificere den som et offentligt organ. Oplysninger, der var relevante for vurderingen af, om en enhed er et offentligt organ i forbindelse med kinesiske statsejede forretningsbanker ("statsejede forretningsbanker") i DS379, omfattede f.eks. oplysninger, som viser, at: i) "[d]e administrerende direktører for de statsejede forretningsbankers hovedsæder er udpeget af staten, og at [CCP] bevarer en betydelig indflydelse på deres valg", og ii) de statsejede forretningsbanker "stadig mangler tilstrækkelige risikostyrings- og analysefærdigheder". Disse beviser var ikke begrænset til statsejede forretningsbankers udlånsaktiviteter i sig selv, men vedrørte snarere deres organisatoriske træk, kæder i den beslutningstagende myndighed og overordnede forbindelser til GOC. WTO's appelorgan bemærkede således i DS379, at selv om USA's udenrigsministerium ("USDOC") havde taget hensyn til beviserne vedrørende de statsejede forretningsbankers adfærd ["långivning"], havde den gjort det i forbindelse med sin undersøgelse af disse enheders grundlæggende karakteristika og deres forbindelser til GOC. Disse statsejede forretningsbanker udøvede statslige funktioner på vegne af den kinesiske regering.

(416) Endvidere lagde appelorganet også vægt på, at den pågældende stat ikke samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen. Appelorganet bekræftede i DS379 USDOC's konstatering af, at de statsejede forretningsbanker i undersøgelsen vedrørende CFS Paper udgjorde "offentlige organer", ud fra følgende betragtninger: i) banksektoren i Kina ejes næsten fuldstændigt af staten, ii) i henhold til artikel 34 i loven om forretningsbankers virksomhed skal bankerne "*udøve deres lånevirksomhed i henhold til nationaløkonomiens og samfundsudviklingens behov og under ledelse af statens industripolitik*", iii) sagsdokumentation viser, at statsejede forretningsbanker stadig mangler tilstrækkelige risikostyrings- og analysefærdigheder, og iv) den omstændighed, at "*[USDOC] i løbet af [denne] undersøgelse ikke modtog den dokumentation, der var nødvendig for på en fyldestgørende måde at dokumentere den proces, hvorved der blev anmodet om, ydet og vurderet lån til papirindustrien*" ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (US — *Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), appelorganets rapport af 11. marts 2011, DS 379, afsnit 349.

(417) For at afgøre, om statsejede banker besidder, udøver eller har fået overdraget statslige beføjelser, tog Kommissionen behørigt hensyn til bankernes centrale karakteristika og funktioner, deres forhold til regeringen og de retlige og økonomiske forhold i det land, hvor den undersøgte enhed opererer. I den forbindelse indhentede Kommissionen således oplysninger om statens ejerskab samt formelle indicier for statslig kontrol i de statsejede banker. Den undersøgte også, om der havde været udøvet reel kontrol i lyset af de gældende normative rammer. Kommissionen måtte i forbindelse delvist basere sig på bl.a. de foreliggende faktiske oplysninger på grund af GOC's og de statsejede bankers afslag på at forelægge beviser for den beslutningsproces, der havde ført til præferentielle låneordninger, jf. betragtning 255-265.

(418) For at foretage denne analyse undersøgte Kommissionen først oplysninger fra den statsejede bank, der havde udfyldt det specifikke spørgeskema.

3.5.1.2. Delvist samarbejdsvillige statsejede finansielle institutioner

(419) Kun én statsejet bank, nemlig EXIM, indsendte en spørgeskemabesvarelse. I tidligere antisubsidieundersøgelser ([112]) konkluderede Kommissionen allerede, at EXIM bank var et offentligt organ. Kommissionen konkluderede, at en sådan karakterisering stadig synes at være gyldig, som det fremgår af nedenstående analyse.

3.5.1.3. Statsejede bankers grundlæggende karakteristika og funktioner

(420) Den kinesiske banksektor domineres af statsejede banker på grundlag af deres specifikke primære funktioner, der typisk benævnes statsejede forretningsbanker eller statsejede banker (se betragtning 407).

(421) Da staten opretholder kontrol over de statsejede banker gennem flere kanaler — ud over aktiebesiddelse (analyseret i afsnit 3.5.1.4), sikrer den også, at partistrukturer og deres indflydelse i de finansielle institutioner er til stede, og den giver mandat til visse typer af bankernes kommercielle adfærd ved hjælp af lovgivningsmæssige foranstaltninger (se afsnit 3.5.1.5) — mulighed for at gøre brug af finanssektorens ressourcer til at nå sine politikmål (se også betragtning 203-205), herunder det overordnede mål om at *"fremme udviklingen af den socialistiske markedsøkonomi"*, som fastsat i banklovens artikel 1 (se afsnit 3.5.1.5 for en mere detaljeret analyse af bankloven).

(422) Derfor er bankinstitutionernes kernefunktioner, navnlig deres udlånspolitikker, udformet med henblik på at tjene politiske formål, og bankernes økonomiske resultater er underordnet kravene i GOC's industripolitikker. Den gældende retlige ramme og den institutionelle struktur sikrer i denne henseende, at når GOC identificerer økonomiske prioriteter, f.eks. udvikling af BEV-sektoren, kanaliseres de nødvendige midler som en prioritet til tilsvarende projekter via den finansielle sektor. Statsejede banker udøver derfor rent faktisk statslige funktioner, for så vidt som deres centrale ledelsespersonale skal være tilknyttet CCP — og derfor primært loyale over for partiet — og deres kerneaktiviteter skal udføres under behørig hensyntagen til de politiske mål, der er fastsat af de statslige myndigheder.

3.5.1.4. GOC's ejerskab, formelle indicier og udøvelse af kontrol

(423) Med hensyn til statsejede banker måtte Kommissionen i mangel af passende svar vedrørende den største aktionær i EXIM bank (se betragtning 261) basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger. Det fremgik, at Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. er en helejet dattervirksomhed af Kinas statslige administration for udenlandsk valuta, som selv er 100 % statsejet gennem People's Bank of China. På dette grundlag fastslog Kommissionen ud fra oplysningerne i spørgeskemabesvarelsen, at GOC enten direkte eller indirekte havde 100 % af aktierne i denne finansielle institution.

(424) Hvad angår de formelle indicier for statslig kontrol i forbindelse med den samarbejdsvillige statsejede bank, betegnede Kommissionen denne som en "vigtig statsejet finansiel institution". I meddelelsen "Interim Regulations on the Board of Supervisors in Key State-owned Financial Institutions" ([113]), fastsættes det bl.a., at: *"De vigtige statsejede finansielle institutioner, der er omhandlet i disse forskrifter, henviser til statsejede banker, forretningsbanker, finansielle porteføljeadministrationsselskaber, værdipapirselskaber, forsikringsselskaber osv. ("statsejede finansielle institutioner"), hvortil Statsrådet sender tilsynsråd"*.

([112]) Idem fodnote 12.

([113]) Dekret udstedt af Folkerepublikken Kinas statsråd (nr. 283).

(425) Tilsynsrådet i de vigtige statsejede finansielle institutioner udnævnes i henhold til de midlertidige forskrifter "Interim Regulations on Board of Supervisors of Key State-owned Financial Institutions" (midlertidige forskrifter om tilsynsrådet i de vigtige statsejede finansielle institutioner). På grundlag af artikel 3 og 5 i de midlertidige forskrifter fastslog Kommissionen, at medlemmerne af tilsynsrådet udsendes af og er ansvarlige over for Statsrådet, hvilket således illustrerer statens institutionelle kontrol med forretningsaktiviteterne i den samarbejdsvillige statsejede bank.

(426) Ud over disse generelle indicier har Kommissionen konstateret følgende med hensyn til EXIM-bank: EXIM-bank blev oprettet og opererer i henhold til meddelelsen "The Notice of Establishing Export-Import Bank of China", der er udstedt af Statsrådet, og vedtægterne for EXIM-bank. Ifølge vedtægterne udnævner staten direkte EXIM-banks ledelse. Tilsynsrådet udnævnes af Statsrådet i overensstemmelse med "Interim Regulations on the Boards of Supervisors in Key State-owned Financial Institutions" og andre love og bestemmelser, og det er ansvarligt over for Statsrådet.

(427) Det fremgår også af vedtægterne, at partikomitéen i EXIM-bank spiller en ledende og politisk central rolle og sikrer, at partiets og statens politikker og omfattende gennemførelse iværksættes af EXIM-bank. Partiets ledelse er integreret i alle aspekter af virksomhedsledelsen.

(428) Det fremgår også af vedtægterne, at EXIM-bank har til opgave at støtte udviklingen af udenrigshandel og økonomisk samarbejde, tværnationale investeringer, initiativet "One Belt, One Road", samarbejdet om international kapacitet og fremstillingen af udstyr. Dens aktivitetsområde omfatter korte, mellemfristede og langfristede lån som godkendt af og i overensstemmelse med statens udenrigshandel og "udadvendte politikker", som f.eks. eksportkredit, importkredit, tekniske lån i forbindelse med udenlandsk finansiering, udenlandske investeringslån, lån fra den kinesiske regering til udviklingsbistand og lån til købere af eksport.

(429) Desuden anførte EXIM Bank i sin årsberetning for 2022, at den "*omhyggeligt gennemførte alle landets politikker og opfølgningsforanstaltninger*", og at dens ansvarsområder omfattede "*samvittighedsfuld gennemførelse af afgørelser fra CCP's centralkomité og statsrådet*". Det fremgik også af årsrapporten, at "*der blev vedtaget flere foranstaltninger for at sikre, at der blev ydet mellem- og langfristede lån til fremstillingsindustrien til støtte for nationale projekter*".

(430) Med hensyn til statsejede forretningsbanker bemærkede Kommissionen, at de seks største banker tegnede ([114]) sig for mere end 40 % af den kinesiske finansielle sektors samlede aktiver ved udgangen af 2022. Mindst to af disse seks statsejede forretningsbanker, nemlig ICBC og ABC, er blandt de finansielle institutioner, der ydede lån til de stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter i denne undersøgelse (se betragtning 468). Staten har aktiemajoriteten i både ICBC ([115]) og ABC ([116]). Ud over at kontrollere de seks største statsejede forretningsbanker har staten betydelige andele i en række andre statsejede forretningsbanker, hvor dens involvering oftere er indirekte, f.eks. gennem statsejede virksomheder. Flere af disse statsejede forretningsbanker tegnede sig for ca. 20 % af de samlede aktiver i den kinesiske banksektor i 2021, såsom Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, og de er blandt de finansielle institutioner, der ydede lån til de stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter i denne undersøgelse (se betragtning 468 for en fuldstændig liste) med en varierende grad af statslig aktiebesiddelse, fra ca. 3 % for China Minsheng Bank ([117]) til over 80 % for China Everbright Bank ([118]).

([114]) Se f.eks.: https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/.

([115]) Se ICBC's årsberetning for 2021; kan ses på: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Se ICBC's årsberetning for 2021; kan ses på: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Jf. China Minsheng Bank's årsberetning for 2022, kan ses på: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, s. 94.

([118]) Jf. China Everbright Bank's halvårsberetning for 2021; kan ses på: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Kommissionen konstaterede også, at de statsejede finansielle institutioner har ændret deres vedtægter i 2017 for at øge CCP's rolle på det højeste beslutningstagende niveau i bankerne ([119]).

(432) Det fremgår af de nye vedtægter, at:

— formanden for bestyrelsen skal være den samme person som sekretæren for partikomitéen

— CCP's rolle skal være at sikre og føre tilsyn med bankens gennemførelse af CCP's og statens politikker og retningslinjer samt spille en rolle som leder og vogter i forbindelse med udnævnelsen af personale (herunder den øverste ledelse), og

— partikomitéens udtalelser skal tages i betragtning af bestyrelsen i forbindelse med vedtagelsen af alle vigtige beslutninger.

(433) Betragtning 204 indeholder specifikke eksempler på disse ændringer af vedtægterne for så vidt angår ICBC og ABC.

3.5.1.5. GOC's reelle kontrol

(434) Kommissionen indhentede også oplysninger om, hvorvidt GOC har udøvet reel kontrol med ledelsen af EXIM-bank med hensyn til dennes udlånspolitik og risikovurdering, når den ydede lån til BEV-industrien. Følgende forskrifter er blevet taget i betragtning i denne forbindelse:

— Artikel 34 i Kinas lov om forretningsbanker ("bankloven")

— Artikel 15 i de generelle regler om udlån (gennemført af People's Bank of China)

— Afgørelse nr. 40

— Gennemførelsesbestemmelser fra CBIRC om spørgsmål vedrørende administrative tilladelser for kinesisk-finansierede forretningsbanker ("Administrative Licensing Matters for Chinese-funded Commercial Banks") (CBIRC's bekendtgørelse, [2017], nr. 1) ([120])

— Gennemførelsesbestemmelser fra CBIRC om spørgsmål vedrørende administrative tilladelser til udenlandsk-finansierede banker ("Administrative Licensing Matters relating to Foreign-funded Banks") (CBIRC's bekendtgørelse, [2015] , nr. 4) ([121])

— Administrative foranstaltninger med hensyn til kvalifikationer hos direktører og ledende embedsmænd i finansielle institutioner i banksektoren ("Administrative Measures for the Qualifications of Directors and Senior Officers of Financial Institutions in the Banking Sector") (CBIRC, [2013], nr. 3) ([122])

— Treårig handlingsplan for bedre virksomhedsledelse i bank- og forsikringssektoren (2020-2022) (CBIRC, af 28. august 2020) ([123])

— Meddelelse om forretningsbankers resultatevalueringsmetode (CBIRC, 15. december 2020)

— Meddelelse om tilsynsregler vedrørende bankers og forsikringsinstitutters store aktionærers adfærd (CBIRC [2021], nr. 43).

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

([120]) Ændret af CBIRC vedrørende kapitalforvaltning i forretningsbanker (dekret nr. 4 af 2023 fra den statslige administration af finanstilsyn og -forvaltning, offentliggjort den 26. oktober 2023, med virkning fra den 1. januar 2024).

([121]) Ændret af CBIRC vedrørende administrativ tilladelse til udenlandsk finansierede banker (CBIRC's dekret nr. 10 af 2019 af 26. december 2019, med virkning fra datoen for bekendtgørelsen).

([122]) Ændret af CBIRC vedrørende driften af bank- og forsikringsinstitutters risikostyringsforanstaltninger (dekret nr. 5 af 2023 fra den statslige forvaltning af finanstilsyn og -forvaltning, offentliggjort den 27. december 2023, med virkning fra den 1. juli 2024.

([123]) CBIRC's officielle politikdokument af 28. august 2020: Treårig handlingsplan for bedre virksomhedsledelse i bank- og forsikrings-sektoren (2020-2022) http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (senest tilgået den 3. april 2021).

(435) Ved en gennemgang af disse forskrifter konstaterede Kommissionen, at finansielle institutioner i Kina opererer inden for en generel retlig ramme, der pålægger dem at tilpasse sig til GOC's industripolitiske mål, navnlig planen for udviklingen af industrien for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi (2012-2020), som omfatter "*politiske incitamenter gennem støtte til finansielle tjenester med kreditforvaltnings- og låneevalueringssystemer for at tilskynde til udvikling af industrier for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi*", når de træffer finansielle beslutninger, som beskrevet nedenfor.

(436) Med hensyn til EXIM Bank er det offentlige politiske mandat fastlagt i meddelelsen om oprettelse af EXIM Bank, hvori det hedder, at "*Eksport-Import Bank of China's hovedopgave er at gennemføre nationale industripolitikker og udenrigshandelspolitikker og yde politisk finansiel støtte til udvidelse af eksporten af kapitalgoder som mekaniske og elektriske produkter og komplette sæt af udstyr*" ([124]) samt i dens vedtægter, hvori det hedder, at "*Eksport-Import Bank of China er en statsejet bank, der følger politiske retningslinjer og finansieres af staten, direkte under statsrådets ledelse*" ([125]).

(437) Overordnet set fastlægger banklovens artikel 34, der gælder for alle finansielle institutioner, som udøver virksomhed i Kina, at "*forretningsbanker udøver deres udlånsvirksomhed i overensstemmelse med behovene for den nationale økonomiske og sociale udvikling og under vejledning af statens industripolitikker*". *Selv om banklovens artikel 4 bestemmer, at "forretningsbanker i henhold til loven skal drive virksomhed uden indblanding fra enheder eller enkeltpersoner. Forretningsbanker påtager sig uafhængigt det civilretlige ansvar med hele den juridiske persons ejendom*", men undersøgelsen viste, at banklovens artikel 4 anvendes med forbehold af banklovens artikel 34, dvs. hvis staten iværksætter en offentlig politik, gennemfører og følger bankerne statens instrukser.

(438) Desuden er der i artikel 15 i de generelle regler om udlån fastsat følgende: "*I overensstemmelse med statens politik kan bestemte tjenester subsidiere renter på lån for at fremme væksten af visse industrier og den økonomiske udvikling i nogle områder*".

(439) På lignende vis pålægger afgørelse nr. 40 alle finansielle institutioner at yde kreditstøtte især til "tilskyndede" projekter. Som allerede forklaret i afsnit 3.1 og særlig i betragtning 210 og 211 tilhører projekter i BEV-industrien kategorien "tilskyndet". Afgørelse nr. 40 bekræfter således den tidligere konklusion med hensyn til bankloven, nemlig at bankerne udøver statslige beføjelser i form af præferencelånstransaktioner. Kommissionen fandt også, at NFRA har omfattende godkendende beføjelser hvad angår alle aspekter af forvaltningen af alle finansielle institutioner, der er etableret i Kina (herunder privatejede og udenlandsk ejede finansielle institutioner), såsom ([126]):

— godkendelse af udnævnelsen af alle ledere af finansielle institutioner, både i hovedkvarteret og i de lokale filialer. Der kræves godkendelse af NFRA for at kunne ansætte på alle ledelsesniveauer, fra de højeste stillinger til filialledere, og det omfatter endog også ledere, der er udpeget i udenlandske afdelinger, samt ledere med ansvar for støttefunktioner (f.eks. IT-ledere), og

— en meget lang liste over administrative godkendelser, herunder godkendelser til oprettelse af filialer, etablering af nye forretningsområder eller salg af nye produkter, ændring af bankens vedtægter, salg af mere end 5 % af deres aktier, kapitalforøgelser, ændringer af hjemsted, ændringer i organisationsform osv.

(440) Bankloven er retligt bindende. Den forpligtende karakter af femårsplanen og afgørelse nr. 40 er blevet fastslået ovenfor i afsnit 3.5.1.5. Den forpligtende karakter af NFRA's forskrifter kan udledes af dens beføjelser som banktilsynsmyndighed. Den forpligtende karakter af andre dokumenter fremgår af de deri indeholdte bestemmelser om tilsyn og evaluering.

([124]) Kan ses på: http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html.

([125]) Kan ses på: http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

([126]) I henhold til gennemførelsesbestemmelser fra CBIRC om spørgsmål vedrørende administrative tilladelser for kinesisk-finansierede forretningsbanker (Order of the CBIRC [2017] No 1), gennemførelsesbestemmelser fra CBIRC om spørgsmål vedrørende administrative tilladelser for udenlandsk-finansierede banker (Order of the CBIRC [2015] No 4) og administrative foranstaltninger med hensyn til kvalifikationer hos direktører og ledende embedsmænd i finansielle institutioner i banksektoren (CBIRC [2013] No 3). Efter at CBIRC blev erstattet af NFRA, blev gennemførelsesforanstaltningerne ikke ændret.

(441) Statsrådets afgørelse nr. 40 pålægger alle finansielle institutioner kun at yde kreditstøtte til investeringsprojekter i den tilskyndede kategori og lover gennemførelsen af "*andre præferentielle politikker for projekter vedrørende kategorien tilskyndede industrier*". På dette grundlag skal bankerne yde kreditstøtte til BEV-industrien som en tilskyndet industri.

(442) Ydermere skal CCP føre tilsyn med selv private forretningsbankers beslutninger, som skal være i overensstemmelse med nationale politikker. Et af statens tre overordnede mål i forbindelse med bankstyring er nu reelt at styrke partiets lederskab i bank- og forsikringssektoren, herunder i forbindelse med driftsmæssige og ledelsesmæssige spørgsmål i virksomheder. I den forbindelse pålægger CBIRC's treårige handlingsplan for 2020-2022 "*yderligere at gennemføre den ånd, der kommer til udtryk i generalsekretær Xi Jinpings hovedtale om fremme af reformen af corporate governance i den finansielle sektor*". Desuden har planens afsnit II til formål at fremme den organisatoriske integration af partiets lederskab i corporate governance: "*vi skal gøre indarbejdelsen af partiets ledelse i corporate governance mere systematisk, standardiseret og procedurebaseret [...] Større driftsmæssige og ledelsesmæssige spørgsmål skal drøftes af partikomitéen, inden der træffes beslutning herom af bestyrelsen eller den øverste ledelse*".

(443) GOC har også for nylig fastslået, at selv aktionærer i finansielle institutioner skal lette udøvelsen af GOC's kontrol via institutionens ramme for virksomhedsledelse som følger: "*Store aktionærer i bank- og forsikringsinstitutioner skal støtte bank- og forsikringsinstitutionerne i at etablere en uafhængig og sund corporate-struktur med effektive kontrolmekanismer og tilskynde og støtte banker og forsikringsinstitutioner til at sikre en organisk integration af partiledelsen i corporate governance*" ([127]).

(444) Endelig skal NFRA's kriterier for evaluering af forretningsbankers resultater nu især tage hensyn til, hvordan enhederne "*bidrager til de nationale udviklingsmål og realøkonomien*", og navnlig hvordan de "*bidrager til strategiske industrier og vækstindustrier* ([128]).

(445) Kommissionen konkluderede derfor, at GOC har skabt normative rammer, der skal følges af den samarbejdsvillige statsejede banks ledere og tilsynsførende, som er udpeget af GOC og er ansvarlige over for GOC. Derfor støttede GOC sig til disse normative rammer for at udøve reel kontrol med ledelsen af den samarbejdsvillige statsejede bank, når denne ydede lån til BEV-industrien. Den statsejede banks kernefunktioner vedrører de specifikke opgaver, som GOC har tildelt gennem denne normative ramme, hvilket fører til, at den bliver GOC's værktøj til at udføre statslige funktioner.

(446) Kommissionen søgte også at få konkrete beviser for udøvelsen af reel kontrol gennem konkrete lån, som blev ydet til de stikprøveudtagne eksporterende producenter. I sin spørgeskemabesvarelse forklarede den delvist samarbejdsvillige statsejede bank, at den anvender en intern ratingmodel til at vurdere låntageres kreditværdighed på grundlag af historiske dat om misligholdelse, herunder kvalitative og kvantitative indikatorer, hvorved låntagere rangordnes efter omfanget af deres sandsynlighed for misligholdelse. EXIM Bank forklarede endvidere, at der ikke er nogen politisk bestemt forskel med hensyn til den branche, hvor låntageren opererer eller dens ejerskabsform, og at dens risikovurderingsmodel er markedsbaseret.

(447) Som allerede anført i betragtning 261 afviste den delvist samarbejdsvillige statsejede bank at fremlægge konkrete eksempler på sin kreditrisikovurdering vedrørende de stikprøveudtagne virksomheder med den begrundelse, at de ønskede oplysninger er interne for banken og indeholder fortrolige forretningsoplysninger, som det ikke er tilladt at videregive, selv om Kommissionen havde et skriftligt samtykke fra de stikprøveudtagne virksomheder, der gav afkald på deres ret til fortrolighed. EXIM Bank besvarede heller ikke spørgsmål vedrørende de kvalitative og kvantitative indikatorer, der blev anvendt til at rangordne låntagere i henhold til deres sandsynlighed for misligholdelse.

([127]) Artikel 13 i meddelelse om tilsynsregler vedrørende bankers og forsikringsinstitutters store aktionærers adfærd (CBIRC [2021], nr. 43).
([128]) Se CBIRC's meddelelse om metoden til evaluering af forretningsbankernes resultater, offentliggjort den 15. december 2020. http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) I løbet af undersøgelsen henviste GOC til NPC's fortolkning af bankloven og artikel 4, 5 og 41 i bankloven og hævdede, at forretningsbanker i Kina opererede som uafhængige juridiske enheder, der "*træffer deres egne beslutninger*", "*uden indblanding fra nogen enhed eller enkeltperson*", og at "*ingen enhed eller enkeltperson kan tvinge en forretningsbank til at yde lån eller stille en garanti*". Desuden hævdede GOC, at artikel 15 i de generelle regler for lån ikke er bindende, men kun vejledende.

(449) Som forklaret i betragtning 440 konstaterede Kommissionen, at den kinesiske banklov og beslutning nr. 40 er af bindende karakter. Resultaterne af denne undersøgelse samt Kommissionens konklusioner i tidligere undersøgelser vedrørende samme subsidieordning ([129]) støttede desuden ikke påstanden om, at bankerne ikke tager regeringens politik og planer i betragtning, når der træffes udlånsbeslutninger. Kommissionen konstaterede f.eks., at de tre grupper af eksporterende producenter drog fordel af præferentielle låneordninger til satser under markedsrenten.

(450) Undersøgelsen viste, at artikel 15 i de generelle regler om udlån faktisk blev anvendt i praksis, og at banklovens artikel 4, 5 og 41 fandt anvendelse med forbehold af banklovens artikel 34, dvs. bestemmelsen om, at staten fastsætter en offentlig politik, bankerne gennemfører den og følger statens instrukser. Selv om banklovens artikel 4 og 5 er en del af kapitel I, som fastsætter de generelle bestemmelser, er artikel 34 en del af kapitel IV, som fastsætter de grundlæggende regler for lån. Ordlyden i artikel 34: "*forretningsbanker udøver deres lånevirksomhed i henhold til nationaløkonomiens og samfundsudviklingens behov og under ledelse af statens industripolitik*", viser, at denne bestemmelse ikke er vejledende, men snarere har en bindende karakter og giver bankerne en klar instruks om at tage hensyn til statens industripolitik, når de udøver deres lånevirksomhed. I dette særlige tilfælde peger planen for udvikling industrien for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi (2012-2020) som nævnt i betragtning (221) klart på "*kreditforvaltnings- og låneevalueringssystemer for at tilskynde til udvikling af industrier for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi*". Kommissionen bemærkede også, at statsrådets afgørelse nr. 40 pålægger alle finansielle institutioner kun at yde kreditstøtte til tilskyndede projekter og lover gennemførelsen af "*andre præferentielle politikker for projekter vedrørende kategorien tilskyndede industrier*". Ifølge artikel 17 i samme afgørelse anmodes bankerne om at overholde kreditprincipperne, men Kommissionen kunne ikke under undersøgelsen fastslå, om dette havde fundet sted i praksis. Tværtimod blev der ydet lån til de eksporterende producenter uanset deres finansielle situation og kreditværdighed. Denne konstatering er ikke ny og blev allerede foretaget i tidligere undersøgelser ([130]).

(451) Endelig viser det forhold, at alle bankens vigtigste drifts- og ledelsesmæssige spørgsmål gennemgås af parten, hvilket er grundigt integreret i bankernes ledelsesstruktur, og det forhold, at bankernes resultater evalueres i overensstemmelse med deres bestræbelser på at bistå strategiske virksomheder og nye virksomheder såsom BEV-industrien, også den stramme og bindende karakter af de lovgivningsmæssige rammer for de finansielle institutioners aktiviteter, jf. betragtning 442-444.

(452) Da der ikke forelå konkrete beviser for vurderingerne af kreditværdighed, undersøgte Kommissionen derfor de overordnede retlige rammer, som fastsat i betragtning 434-444, i kombination med den samarbejdsvillige statsejede banks adfærd i forbindelse med de lån, der blev ydet til de stikprøveudtagne virksomheder. Denne adfærd stod i modsætning til den officielle holdning, da EXIM-bank i praksis ikke handlede ud fra grundige markedsbaserede risikovurderinger.

(453) I løbet af undersøgelsen konstaterede Kommissionen, at der blev ydet lån til de tre grupper af eksporterende producenter i stikprøven til rentesatser, der lå under eller tæt på basisrenten på lån ("LPR"), som meddelt af National Interbank Funding Center (NIFC). LPR blev indført den 20. august 2019 og erstatter den tidligere PBOC's centrale bankbenchmark ([131]). Tilvejebringelsen af finansiering til satser under eller tæt på landets risikofrie rente på interbankmarkedet viser klart, at der ikke blev taget tilstrækkeligt hensyn til risikoen. Da de finansielle institutioner ikke samarbejdede, eller EXIM Bank nægtede at fremlægge oplysninger om grupperne i stikprøven, selv om der forelå en banktilladelse, måtte Kommissionen anvende de foreliggende faktiske oplysninger og konkluderede derfor, at lånene blev ydet uanset virksomhedernes reelle finansielle situation og kreditrisiko, jf. afsnit 3.5.2.3. Lånene blev således ydet under markedssatsen sammenlignet med den sats, der svarer til risikoprofilen for de stikprøveudtagne eksporterende producenter.

([129]) Se f.eks. sagerne om varmvalsede flade produkter, dæk og elcykler, jf. fodnote 12, i henholdsvis afsnit 3.4.1.1.b og afsnit 3.5.1.1.
([130]) Idem fodnote 12
([131]) http://www.pbc.gov.cn/zhengcehuobisi/125207/125213/125440/3876551/de24575c/index2.html.

(454) Hvad specifikt angår EXIM Bank, kan det desuden ikke bestrides, at der er tale om en bank, der følger politiske retningslinjer, hvilket den selv indrømmer. Som forklaret på bankens websted ([132]) er EXIM-bank en statsfinansieret og statsejet bank, der følger politiske retningslinjer, under ledelse af Statsrådet og har til opgave bl.a. at støtte Kinas udenrigshandel og gennemføre "going global"-strategien.

(455) På dette grundlag konkluderede Kommissionen, at GOC har skabt normative rammer for udlån til tilskyndede industrier, der skal følges af bankens ledere og tilsynsførende, som er udpeget af GOC og er ansvarlige over for GOC. Disse normative rammer gav ikke bankens ledere og tilsynsførende noget råderum med hensyn til, om de skulle følge disse rammer eller ej i forhold til de stikprøveudtagne eksporterende producenter, hvilket bragte bankens ledelse i en afhængighedssituation.

(456) Derfor støttede GOC sig til disse normative rammer for at udøve reel kontrol med ledelsen af den samarbejdsvillige statsejede bank, når denne ydede lån til BEV-industrien.

(457) Kommissionen søgte, jf. betragtning 434, også at indhente konkrete beviser for udøvelsen af reel kontrol gennem konkrete lån. Den samarbejdsvillige statsejede bank fremlagde imidlertid ikke visse nødvendige oplysninger, herunder den specifikke kreditrisikovurdering vedrørende de stikprøveudtagne virksomheder. Da der ikke forelå konkrete beviser for disse kreditrisikovurderinger, undersøgte Kommissionen de overordnede retlige rammer for udlån til tilskyndede industrier såsom BEV-industrien i kombination med den samarbejdsvillige statsejede banks adfærd og fastslog, at banken ikke handlede på grundlag af grundige markedsbaserede kreditrisikovurderinger.

(458) Som forklaret i betragtning 453 blev der desuden ydet lån til de tre stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter til en rentesats, der lå under eller tæt på basisrenten for udlån, uanset deres finansielle situation og kreditrisiko. I betragtning af de stikprøveudtagne eksporterende producenters risikoprofil, der er beskrevet i afsnit 3.5.1.10, og da de eksporterende producenter ifølge Kommissionens risikoanalyse burde have fået en B-kreditvurdering og derfor burde have betalt renter, der lå betydeligt over den risikofrie rente, konkluderede Kommissionen, at de pågældende lån blev ydet til rentesatser under markedsrenten.

(459) Kommissionen konkluderede derfor, at GOC har udøvet reel kontrol med ledelsen af den samarbejdsvillige statsejede bank med hensyn til dens udlånspolitik og risikovurdering vedrørende BEV-industrien.

3.5.1.6. Konklusion om samarbejdsvillige statsejede finansielle institutioner

(460) Kommissionen fastslog, at den delvist samarbejdsvillige statsejede bank gennemførte den ovenfor beskrevne retlige ramme i forbindelse med udøvelsen af statslige funktioner for så vidt angår BEV-sektoren. Den fungerede således som offentligt organ, jf. grundforordningens artikel 2, litra b), sammenholdt med grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), og i overensstemmelse med WTO's relevante retspraksis.

3.5.1.7. Ikke samarbejdsvillige statsejede finansielle institutioner

(461) De generelle regler om lån ([133]), der blev offentliggjort i 1996, havde til formål at regulere de aktiviteter, der er forbundet med lån, navnlig med fremme af en specifik socioøkonomisk udvikling ([134]). I henhold til afgørelse nr. 40 ([135]) griber GOC også ind i finansielle enheders långivningstransaktioner ved at udpege industrisektorer, som bør drage fordel af privilegeret adgang til kredit, og give finansielle institutioner mandat til at tage hensyn til statens industripolitikker, når de yder lån.

([132]) Se http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) De generelle regler om lån, offentliggjort af PBOC den 28. juni 1996.
([134]) Kapitel 1, artikel 1 i de generelle regler om lån, offentliggjort af PBOC den 28. juni 1996.
([135]) Statsrådets afgørelse om gennemførelse af midlertidige bestemmelser om fremme af industriel omstrukturering, 2. december 2005, Guo Fa [2005] nr. 40.

(462) Statslige politiske hensyn (i stedet for rent kommercielle), som staten pålægger forretningsbankerne, navnlig statsejede finansielle institutioner, spiller en fremtrædende rolle i udformningen af deres udlånsstrategier, fremgår også klart af MOF's meddelelse om metoden til evaluering af forretningsbankernes resultater, der blev udsendt den 15. december 2020. I henhold til bestemmelserne i meddelelsen skal kriterierne for evaluering af forretningsbankernes resultater tage hensyn til, hvordan enhederne "*bidrager til de nationale udviklingsmål og realøkonomien*", og navnlig hvordan de "*bidrager til strategiske industrier og vækstindustrier*". I meddelelsens artikel 4 hedder det, at "*evalueringen af forretningsbankernes resultater skal give en stærk og effektiv garanti for, at de nationale makropolitikker vil blive gennemført*" ([136]).

(463) Som anført i afsnit 3.3.1.1 besvarede ingen af de statsejede finansielle institutioner, der ydede lån til de stikprøveudtagne virksomheder, det særlige spørgeskema, bortset fra EXEM Bank Listen over banker omfatter: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing ([137]), Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ([138]), Bank of Nanjing ([139]), Bank of Ningbo ([140]), Bank of Shanghai ([141]), Bank of Tianjin ([142]), China CITIC Bank ([143]), China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145]), China Merchants Bank ([146]), China Minsheng Bank ([147]), Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank ([148]), Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ([149]), Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd ([150])., Chong Hing Bank Limited ([151])Huishang Bank Co., Ltd. ([152]), Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd. ([153]) og Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). GOC fremlagde ikke oplysninger om hverken ejerskabet af en række banker eller om deres ledelsesstruktur, risikovurdering eller eksempler vedrørende specifikke lån til BEV-industrien.

(464) I overensstemmelse med konklusionerne i afsnit 3.3.1.1 besluttede Kommissionen derfor at anvende de foreliggende faktiske oplysninger til at afgøre, om disse statsejede finansielle institutioner kan betragtes som offentlige organer.

([136]) Se MOF's meddelelse om metoden til evaluering af forretningsbankernes resultater, offentliggjort den 15. december 2020, på: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Se Bank of Beijing årsberetning for 2022 (af april 2023) 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]) Jf. Bank of Kunlun Co. Ltd's sammenfatning af årsberetningen for 2022 https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/20230629160019855556.pdf.

([139]) Jf. Bank of Nanjing's årsberetning for 2023, https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Jf. PBOC's liste over Kinas systemisk vigtige banker for 2022, som kan ses på: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Jf. Bank of Shanghai's årsberetning for 2022, https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf

([142]) Jf. Bank of Tianjin's årsberetning for 2020 https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816932021101306294251287.pdf.

([143]) Jf. China Everbright Bank's halvårsberetning for 2021; kan ses på: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Jf. China Everbright Bank's halvårsberetning for 2021; kan ses på: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Se ICBC's årsberetning for 2021; kan ses på: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Jf. China Minsheng Bank's årsberetning for 2022, s. 125, kan ses på: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Jf. China Minsheng Bank's årsberetning for 2022, kan ses på: https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, s. 94.

([148]) Se Ping An Bank, Homepage — Investor Relations — Major Shareholders; kan ses på: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Jf. China Everbright Bank's halvårsberetning for 2021; kan ses på: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) Jf. årsberetningen for 2023 https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

([153]) Jf. årsberetningen for 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Jf. årsberetningen for 2023 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) I en tidligere antisubsidieundersøgelse ([155]) fastslog Kommissionen, at banker, som havde ydet lån til de stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter i den pågældende undersøgelse, var helt eller delvist ejet af staten selv eller af statsejede juridiske personer. Da bankerne ikke besvarede det specifikke spørgeskema, anvendte Kommissionen offentligt tilgængelige oplysninger såsom bankens websted, årsberetninger, oplysninger i bankoversigter eller på internettet. I overensstemmelse med resultaterne af disse tidligere undersøgelser bekræftede arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene ([156]), at staten dominerer banksektoren ([157]) ved at opretholde kontrollerende aktieposter i alle statsejede forretningsbanker samt ved at være majoritetsaktionær i en række forretningsbanker, enten gennem direkte investeringer foretaget af Central Huijin eller indirekte gennem andre statsejede juridiske enheder. Betragtning 468 indeholder en liste over de bankenheder, der er indberettet af de eksporterende producenter, hvori staten ejer en kontrollerende aktiepost, og i mangel af ændringer siden lignende nylige undersøgelser ([158]) blev det konkluderet, at alle statsejede finansielle institutioner, der ydede finansiering til de eksporterende producenter i stikprøven, var helt eller delvist ejet af staten selv eller af statsejede juridiske personer.

3.5.1.8. Konklusion om alle statsejede finansielle institutioner

(466) I lyset af ovenstående fastslog Kommissionen, at alle de statsejede kinesiske finansielle institutioner, som ydede finansiering til de tre stikprøveudtagne grupper af samarbejdsvillige eksporterende producenter, er offentlige organer, jf. grundforordningens artikel 2, litra b), sammenholdt med grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i).

(467) Endvidere bemærkes det, at selv hvis de statsejede finansielle institutioner ikke blev betragtet som offentlige organer, fastslog Kommissionen ud fra de samme oplysninger, at de ville blive betragtet, som om de havde fået overdraget eller var blevet pålagt af GOC at udøve funktioner, der normalt udføres af staten, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), af de samme årsager som anført i afsnit 3.5.1.9. Deres adfærd ville dermed under alle omstændigheder kunne tilskrives GOC.

3.5.1.9. Private finansielle institutioner, der har fået overdraget eller er blevet pålagt funktioner af staten

(468) Som i tidligere undersøgelser ([159]) fastslog Kommissionen i den foreliggende sag, at følgende banker og private finansielle institutioner, der opererer i Kina, havde ydet lån til de stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter i den foreliggende undersøgelse: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS

([155]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1690 af 9. november 2018 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 283 af 12.11.2018, s. 1) (betragtning 210 og 211).

([156]) Det reviderede arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations" af 10. april 2024 (SWD(2024) 91 final) ("Kinarapporten"), kapitel 6.3 om banksektoren, s. 137-144.

([157]) Se også Chorzempa, M. and Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, marts 2023, s. 2; kan ses på: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Idem fodnote 12

([159]) Jf. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/969 af 8. juni 2017 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/649 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 146 af 9.6.2017, s. 17) ("sagen om varmvalsede flade produkter"), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1690 af 9. november 2018 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1579 om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 (EUT L 283 af 12.11.2018, s. 1) ("dæksagen") Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/2287 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af omformningsfolie af aluminium med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 458 af 22.12.2021, s. 344) ("sagen om omformningsfolie af aluminium") og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/776 af 12. juni 2020 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse vævede og/eller stingfæstnede stoffer af glasfiber med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Egypten (EUT L 189 af 15.6.2020, s. 33) ("sagen om stoffer af glasfiber"), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/72 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af optiske fiberkabler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 12 af 19.1.2022, s. 34) ("sagen om optiske fiberkabler").

Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC 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 og Yushan Bank (China) Co. Som i den tilsvarende analyse i afsnit 3.5.1.8 blev det konstateret, at disse banker og private finansielle institutioner har opereret under CBRC's tilsyn, har fået overdraget eller er blevet pålagt funktioner af GOC. Da der ikke foreligger modstridende oplysninger, fastholdt Kommissionen den samme konklusion i den nuværende undersøgelse.

(469) Kommissionen undersøgte, om alle disse finansielle institutioner af GOC havde fået overdraget eller var blevet pålagt at yde subsidier til BEV-sektoren, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv).

(470) Ifølge WTO's appelorgan er der tale om "overdragelse", når en regering overlader ansvaret til et privat organ, og "pålæg" vedrører situationer, hvor regeringen udøver sin myndighed over for et privat organ ([160]). I begge tilfælde anvender regeringen et privat organ som stedfortræder med henblik på at udbetale det finansielle bidrag, og "i de fleste tilfælde ville man forvente, at det at overdrage til eller pålægge et privat organ funktioner ville indebære en form for trussel eller tilskyndelse" ([161]). Samtidig giver artikel 3(1), litra a), nr. iv), ikke medlemmerne mulighed for at indføre udligningsforanstaltninger over for varer, "når regeringen blot udøver sine generelle reguleringsbeføjelser" ([162]), eller "*når statslig indgriben måske eller måske ikke fører til et bestemt resultat blot ud fra de givne faktiske omstændigheder og aktørernes udøvelse af frit valg på dette marked*" ([163]). Overdragelse eller pålæg indebærer snarere "*en mere aktiv rolle fra regeringens side end blot tilskyndelse*" ([164]).

(471) Kommissionen bemærkede, at de normative rammer for den industri, der er nævnt i betragtning 434-442, gælder for alle finansielle institutioner i Kina, herunder privatejede finansielle institutioner. For at illustrere dette omfatter bankloven og de forskellige bekendtgørelser fra CBIRC alle kinesisk finansierede banker og banker med udenlandsk investering under ledelse af CBIRC.

(472) Desuden havde de fleste lånekontrakter med private finansielle institutioner næsten de samme betingelser som kontrakterne med statsejede banker, og udlånsrenterne fra de private finansielle institutioner svarede til de rentesatser, der blev fastsat af de statsejede finansielle institutioner. Dette viser, at favorable lånevilkår reelt indrømmes af disse banker i overensstemmelse med GOC's kontrol over banksektoren.

(473) I mangel af modstridende oplysninger fra de private finansielle institutioner konkluderede Kommissionen, at for så vidt angår BEV-industrien har alle finansielle institutioner (herunder private finansielle institutioner), der er aktive i Kina og underlagt tilsyn af NFRA, af staten fået overdraget eller er blevet pålagt at gennemføre regeringens politik, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), første led, og yde lån til præferencesatser til BEV-industrien ([165]).

3.5.1.10. Kreditvurderinger

(474) I tidligere antisubsidieundersøgelser fastslog Kommissionen allerede, at de indenlandske kreditvurderinger, der var blevet tildelt kinesiske virksomheder, ikke var pålidelige på grundlag af en undersøgelse offentliggjort af Den Internationale Valutafond (IMF) ([166]), der viste en uoverensstemmelse mellem de internationale og de kinesiske

([160]) WT/DS/296 (DS296 United States — Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) fra Korea), appelorganets rapport af 21. februar 2005, afsnit 116.
([161]) Appelorganets rapport, DS 296, afsnit 116.
([162]) Appelorganets rapport, DS 296, afsnit 115.
([163]) Appelorganets rapport, DS 296, afsnit 114, som er i overensstemmelse med panelrapporten, DS 194, afsnit 8.31. i den henseende.
([164]) Appelorganets rapport, DS 296, afsnit 115.
([165]) Jf. de sager, der er nævnt ovenfor i fodnote 12.
([166]) IMF's arbejdsdokument "Resolving China's Corporate Debt Problem" af 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, fra oktober 2016, WP/16/203.

kreditvurderinger. Ifølge IMF vurderes mere end 90 % af de kinesiske obligationer fra AA til AAA af de lokale kreditvurderingsbureauer. Det er ikke sammenligneligt med andre markeder, f.eks. Unionen eller Amerikas Forenede Stater ("USA"). For eksempel nyder mindre end 2 % af virksomhederne godt af sådanne "top-ratings" på det amerikanske marked. I forbindelse med de kinesiske kreditvurderingsbureauer er der således en alvorlig overrepræsentation i den øverste ende af kreditvurderingsskalaen. De har meget brede kreditvurderingsskalaer og har en tendens til at samle obligationer med betydeligt forskellige misligholdelsesrisici i én bred kreditvurderingskategori ([167]). Ifølge Bloombergs viden om det kinesiske obligationsmarked 2021 ([168])dominerer fem kinesiske lokale kreditvurderingsbureauer obligationsmarkedet: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance og Golden credit rating, og ca. 90 % af obligationerne er vurderet til AAA af lokale kreditvurderingsbureauer. Mange af udstederne har imidlertid fået en lavere vurdering som globale udstedere, nemlig A og BBB ([169]), af S&P.

(475) Desuden anvender udenlandske kreditvurderingsbureauer som f.eks. Standard and Poor's og Moody's, typisk en opgradering af udstederens basiskreditvurdering baseret på et skøn over virksomhedens strategiske betydning for den kinesiske regering og styrken af en eventuel implicit garanti, når kinesiske obligationer udstedes i udlandet ([170]).

(476) Som supplement til denne analyse viste tidligere sager, at GOC også kan udøve sin indflydelse på kreditvurderingsmarkedet.

(477) Ifølge oplysningerne fra GOC var der 14 kreditvurderingsbureauer, der var aktive på Kinas obligationsmarked, herunder 12 indenlandske bureauer. For det andet er der ikke fri adgang til det kinesiske kreditvurderingsmarked. Det er i al væsentlighed et lukket marked, eftersom kreditvurderingsbureauer skal godkendes af Kinas kommission for regulering af værdipapirer (China Securities Regulatory Commission -"CSRC") eller PBOC, inden de kan påbegynde deres aktiviteter ([171]). PBOC meddelte medio 2017, at de udenlandske kreditvurderingsbureauer på visse betingelser ville få lov til at foretage kreditvurderinger af en del af det indenlandske obligationsmarked. Disse kreditvurderingsbureauer følger imidlertid de kinesiske kreditvurderingsskalaer, som derfor ikke er helt sammenlignelige med internationale kreditvurderinger, som forklaret i betragtning 475.

(478) Endelig bekræfter en undersøgelse fra 2021 foretaget af Allianz Global Investors Kommissionens konklusioner, idet det hedder, at "*Kinas onshore-kreditvurderingssystem adskiller sig fra internationale kreditvurderingskonventioner. For eksempel vil onshore-obligationer med AA +-rating typisk blive vurderet som "højt afkast" på internationalt plan*" ([172]).

(479) Endelig påpegede OECD i 2022, at "*[m]angler på markedet for kreditvurdering, herunder oppustede kreditvurderinger og svage varslingssystemer, hindrer en sund udvikling af obligationsmarkedet*" ([173]).

(480) Desuden har Kommissionen også fastslået ([174]), at det kinesiske kreditvurderingssystem ikke kan anses for udelukkende at være drevet af markedskræfterne, og at det fungerer på et fordrejet grundlag.

(481) I lyset af den situation, der er beskrevet i betragtning 474-478, konkluderede Kommissionen, at de kinesiske kreditvurderinger ikke giver et pålideligt skøn over kreditrisikoen ved det underliggende aktiv. Disse vurderinger blev ligeledes gengivet urigtigt med den politiske målsætning om at fremme strategiske nøgleindustrier, som f.eks. BEV-industrien.

([167]) Livingston, M. Poon, W.P.H. and Zhou, L. (2017). Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry, i Journal of Banking & Finance, s. 24.

([168]) China bond market insight 2021, https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf.

([169]) China bond market insight 2021, fodnote 59, s. 31.

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

([171]) Jf. fodnote 71 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/72 af 18. januar 2022 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af optiske fiberkabler med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/2011 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af optiske fiberkabler med oprindelse i Folkerepublikken Kina

([172]) Kan ses på: https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf.

([173]) Jf. OECD Economic Surveys: China, marts 2022, s. 34-35; kan ses på: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf.

([174]) Der henvises også til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations" af 10. april 2024 (SWD(2024) 91 final) ("Kinarapporten"), kapitel 6, s. 156-160.

3.5.2. *Præferentiel finansiering: lån*

3.5.2.1. Låntyper

1) Kortfristede og langfristede lån

(482) Kommissionen fastslog, at virksomhederne i alle tre stikprøveudtagne grupper anvendte forskellige kortfristede og langfristede lån til at finansiere deres aktiviteter. Disse lån blev hovedsagelig anvendt til den daglige drift, behov for driftskapital, særlige projekter, investeringer eller til at erstatte andre lån. De stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter anvendte også kort- og langfristede eksportkreditter.

2) Lån med det specifikke formål at erstatte andre lån (revolverende kredit)

(483) I løbet af undersøgelsen konstaterede Kommissionen, at en af grupperne i stikprøven optog lån med det specifikke formål at erstatte den kapital, der var tilbagebetalt på lån på forfaldsdatoen, med ny kapital fra nye lån. Revolverende kredit er normalt et tegn på låntagers kortvarige likviditetsproblemer og indebærer en større risikoeksponering for de banker, der yder dem. I overensstemmelse med resultaterne af tidligere undersøgelser ([175]) fastslog Kommissionen, at nogle virksomheder med denne praksis kunne omlægge deres forpligtelser og opnå de midler, uden hvilke de ikke ville være i stand til at opfylde deres tilbagebetalingsforpligtelser, hvilket vidner om problemer med at tilbagebetale gælden.

3) Finansiering med det formål at omstrukturere langfristet gæld

(484) I løbet af undersøgelsen konstaterede Kommissionen, at visse virksomheder i stikprøven udstedte obligationer med det specifikke formål at tilbagebetale gæld, herunder lån. Kommissionen fastslog, at ved en omstrukturering af deres gæld via dette instrument kunne nogle virksomheder omorganisere og udskyde deres gæld samt opnå de midler, uden hvilke de ikke ville være i stand til at opfylde deres tilbagebetalingsforpligtelser, hvilket således vidner om problemer med at rejse midler.

(485) Anvendelsen af obligationer til dette formål giver anledning til bekymring med hensyn til, om en given virksomhed er i stand til at betale sin gæld, og sætter derfor ikke kun spørgsmålstegn ved dens kortfristede likviditet, men også ved solvensen på lang sigt. Eksistensen af obligationer, der udstedes med henblik på tilbagebetaling af lån i en given virksomhed blev derfor anset for et tegn på, at virksomheden befandt sig i en dårligere økonomisk situation, end det som regnskaberne umiddelbart synes at vise, og at der er en yderligere risiko i tilknytning til dens kort- og langfristede finansiering.

3.5.2.2. Specificitet

(486) Som det fremgår af afsnit 3.5.1.5 indeholder en række juridiske dokumenter, der specifikt er rettet mod virksomheder i BEV-sektoren, pålæg rettet direkte til finansielle institutioner om at yde lån til præferencesatser til -BEV-industrien. Det fremgår af disse dokumenter, at de finansielle institutioner kun yder præferentiel finansiering til et begrænset antal virksomheder eller industrier, som efterkommer de relevante politikker fra GOC. Kommissionen var af den opfattelse, at henvisningen til BEV-industrien er tilstrækkeligt entydig, da denne industri er identificeret enten ved navn eller ved en klar henvisning til den vare, der fremstilles, eller den industrigruppe, som den tilhører.

([175]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/969 af 8. juni 2017 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/649 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 146 af 9.6.2017, s. 17) ("sagen om varmvalsede flade produkter"), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1690 af 9. november 2018 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1579 om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 (EUT L 283 af 12.11.2018, s. 1) ("dæksagen") og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/776 af 12. juni 2020 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse vævede og/eller stingfæstnede stoffer af glasfiber med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Egypten (EUT L 189 af 15.6.2020, s. 33) ("sagen om stoffer af glasfiber").

3.5.2.3. Beregning af subsidiebeløbet

(487) Kommissionen beregnede det udligningsberettigede subsidiebeløb baseret på den fordel, som modtagerne har opnået i undersøgelsesperioden. Ifølge grundforordningens artikel 6, litra b), er fordelen for modtagerne forskellen mellem det rentebeløb, som virksomheden har betalt for præferencelånet, og det beløb, som virksomheden ville have betalt for et tilsvarende lån på markedsvilkår, som den kunne have opnået på markedet.

(488) Som forklaret i afsnit 3.5.1-3.5.2 afspejler lånene fra kinesiske finansielle institutioner en væsentlig statslig indgriben og afspejler ikke de rentesatser, der normalt ville gælde på et fungerende marked.

(489) De stikprøveudtagne grupper af virksomheder adskilte sig med hensyn til deres generelle finansielle situation. Hver enkelt af dem har haft fordel af forskellige låntyper i undersøgelsesperioden med afvigelser med hensyn til løbetid, sikkerhedsstillelse, garantier og andre betingelser. Af disse to årsager havde den enkelte virksomhed en gennemsnitlig rente baseret på virksomhedens egne lån.

(490) Kommissionen vurderede individuelt den finansielle situation for hver gruppe af stikprøveudtagne eksporterende producenter for at tage højde for disse særlige forhold. I den forbindelse fulgte Kommissionen beregningsmetoden for præferentiel finansiering i form af lån, der er fastsat i antisubsidieundersøgelsen vedrørende omformningsfolie af aluminium med oprindelse i Kina og antisubsidieundersøgelsen varmvalsede flade produkter af stål med oprindelse, undersøgelserne vedrørende dæk med oprindelse i Kina samt i undersøgelsen vedrørende visse vævede og/eller stingfæstnede stoffer af glasfiber med oprindelse i Kina og undersøgelsen om optiske fiberkabler med oprindelse i Kina ([176]) som forklaret i nedenstående betragtninger. Som følge heraf har Kommissionen beregnet fordelen ved præferentiel finansiering i form af lånepraksis for hver stikprøveudtagne gruppe af eksporterende producenter på individuelt grundlag og allokeret den undersøgte vare en sådan fordel.

1) BYD Group

(491) Kommissionen bemærkede, at BYD Group fik tildelt en AAA-rating af et kinesisk kreditvurderingsbureau i 2020. I lyset af de generelle fordrejninger gennem de kinesiske kreditvurderinger, der er omhandlet i afsnit 3.5.1.10, konkluderede Kommissionen, at denne kreditvurdering ikke var pålidelig.

(492) Som nævnt i betragtning 452-459 fremlagde de kinesiske finansielle institutioner ingen vurdering af kreditværdigheden. For at konstatere, om der var tale om en fordel, måtte Kommissionen derfor vurdere, om rentesatserne for lån til BYD Group var på markedsniveau.

(493) BYD Group præsenterede sig selv i en generelt rentabel finansiel situation med en fortjenstmargen på ca. 6 % ifølge gruppens egne regnskaber. Gruppen brugte kortfristet og langfristet gæld til at finansiere driften. Kommissionen vurderede virksomhedens likviditet på kort sigt og solvens på lang sigt.

(494) Med hensyn til kortfristet likviditet anvendte Kommissionen det nuværende nøgletal. Dette nøgletal måler virksomhedens evne til at betale kortfristede forpligtelser, herunder kortfristet gæld.

(495) Virksomhedens nuværende nøgletal var på 0,89 i 2021, faldt til 0,75 i 2022 og faldt derefter til 0,68 i undersøgelsesperioden. På trods af den AAA-rating, som virksomheden fik tildelt i 2020, var virksomhedens omsætningsaktiver således ikke tilstrækkelige til at betale de kortfristede forpligtelser. Dette berettiger ikke til en høj kreditvurdering, hvor en virksomhed skal have en likviditetsgrad på mindst 2.

(496) I betragtning af den kortsigtede likviditetsindikator konkluderede Kommissionen, at den pågældende virksomhed havde kortfristede likviditetsproblemer, hvilket resulterer i en høj debitorrisikoprofil.

([176]) EUT L 458 af 22.12.2021, s. 344 (betragtning 237) ("sagen om folie af aluminium"), EUT L 146 af 9.6.2017, s. 17, betragtning (152) til (244) ("sagen om varmvalsede flade produkter"), EUT L 283 af 12.11.2018, s. 1, betragtning (236) ("dæksagen"), EUT L 189 af 15.6.2020, s. 33, betragtning (300) ("sagen om stoffer af glasfiber") og EUT L 12 af 19.1.2022, s. 75, betragtning 294 ("sagen om optiske fiberkabler").

(497) Kommissionen baserede den langsigtede solvensrisikovurdering på gældskvoten. Dette nøgletal måler virksomhedens evne til at overholde sine langfristede gældsforpligtelser. Det anvendes af långivere og obligationsinvestorer ved vurderingen af virksomhedens kreditværdighed.

(498) Gældskvoten måler størrelsen af passiverne, navnlig langfristet gæld. Virksomheden havde en høj gældsætningsgrad på 0,78, hvilket tyder på, at virksomheden finansierer sin aktivitet gennem gæld. Gæld-egenkapital-forholdet steg også støt fra 0,67 i 2021 til 0,78 i UP, hvilket tyder på, at virksomheden finansierer flere og flere af sine aktiviteter hovedsagelig gennem gæld. Jo højere gæld-egenkapital-forholdet er, desto større er virksomhedens finansielle risiko, hvilket betyder, at virksomheden kan have sværere ved at afdrage på sin eksisterende gæld.

(499) I betragtning af de likviditets- og solvensproblemer, der er beskrevet i betragtning 495-498, fandt Kommissionen derfor, at virksomheden ikke befandt sig i en robust finansiel situation med en høj risikoprofil for potentielle långivere og investorer.

(500) Desuden analyserede Kommissionen gældsætningsgraden for de enkelte virksomheder med den højeste grad af finansielle fordele og konstaterede, at deres gældsætningsgrad i 2022 varierede fra 0,71 til 0,97.

(501) På baggrund af ovenstående og de generelle fordrejninger af de kinesiske kreditvurderinger, jf. afsnit 3.5.1.10, konkluderede Kommissionen, at BYD Groups AAA-kreditvurdering ikke er pålidelig.

(502) Kommissionen fandt, at gruppens samlede finansielle situation svarer til en B-rating, der ikke længere kan betegnes som "investment grade".

(503) På grundlag af offentligt tilgængelige data fra Bloomberg anvendte Kommissionen som benchmark den præmie, der forventedes for obligationer udstedt af virksomheder med en B-rating, som blev anvendt på PBOC's benchmarksats for udlån, eller efter den 20. august 2019 på basisrenten på udlån som annonceret af NIFC ([177]) med henblik på at fastsætte markedsrenten.

(504) Denne præmie blev fastsat ved at beregne det relative spread mellem indekser bestående af virksomhedsobligationer med AA-rating udstedt i USA og virksomhedsobligationer med B-rating udstedt i USA, baseret på Bloomberg-data for industrielle segmenter. Det således beregnede relative spread blev derefter lagt til PBOC's benchmarksats for udlån, eller efter 20. august 2019 til basisrenten på udlån som offentliggjort af NICF, på datoen for bevillingen af lånet ([178]) og med samme løbetid som det pågældende lån. Dette skete individuelt for hvert enkelt lån til gruppen af virksomheder

(505) Ligesom for lån i fremmed valuta gælder der en tilsvarende situation med hensyn til markedsfordrejninger og manglen på gyldige kreditvurderinger, da disse lån også bevilges af de samme kinesiske finansielle institutioner. Som tidligere konstateret blev virksomhedsobligationer med en B-rating i relevante pålydender, der er udstedt i undersøgelsesperioden, derfor anvendt til at fastlægge et passende benchmark.

2) Geely Group

(506) Som nævnt i betragtning 452-459 fremlagde de kinesiske finansielle institutioner ingen vurdering af kreditværdigheden. For at konstatere, om der var tale om en fordel, måtte Kommissionen derfor vurdere, om rentesatserne for lån til Geely Group var på markedsniveau.

(507) Geely Group rapporterede om en rentabel finansiel situation med en fortjenstmargen på 3 % ifølge gruppens egne regnskaber. Rentabiliteten faldt imidlertid i forhold til 2021. Dens egenkapitalforrentning, som er gruppens evne til at omdanne egenkapital til nettooverskud, faldt fra 8 % i 2021 til 5 % ved udgangen af undersøgelsesperioden.

(508) Geely Group brugte kortfristet og langfristet gæld til at finansiere driften. Kommissionen vurderede gruppens likviditet på kort sigt og solvens på lang sigt.

([177]) Jf. betragtning (453).

([178]) I tilfælde af fastforrentede lån. Ved variabelt forrentede lån blev der i UP taget udgangspunkt i PBOC's referencerentesats.

(509) Med hensyn til kortfristet likviditet havde gruppen en gennemsnitlig likviditetsgrad baseret på omsætningsaktiver inklusive lager på 1,03 i undersøgelsesperioden. Selv om likviditetsgraden baseret på omsætningsaktiver inklusive lager er på lidt over 1, er virksomhedens omsætningsaktiver kun tilstrækkelige til at betale de kortfristede forpligtelser, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at begrunde en høj kreditvurdering, for hvilken en virksomhed skal have et nøgletal på mindst 2. Virksomhedens likviditetsgrad (quick ratio) var på 0,79 ved udgangen af UP, på 0,76 i 2022 og på 0,79 i 2021, mens en likviditetsgrad på mindst 1 betragtes som reference. Faktisk er en virksomhed, der har en likviditetsgrad på under 1, muligvis ikke i stand til at betale sine aktuelle forpligtelser på kort sigt. Virksomhedens likviditet baseret på mest likvide midler var i gennemsnit på 0,4 i undersøgelsesperioden; virksomheden havde derfor ikke tilstrækkelige likvide midler til at betale sin kortfristede gæld. I betragtning af de kortsigtede likviditetsindikatorer konkluderede Kommissionen, at den pågældende virksomhed havde kortfristede likviditetsproblemer, hvilket resulterer i en debitorrisikoprofil.

(510) Hvad angår langsigtet gæld, havde Geely Group en høj gældsrate på 0,69, hvilket betyder, at 69 % af virksomhedens aktiver er gældsfinansierede. Gæld-egenkapital-forholdet var på 2,1 i 2021, på 2,11 i 2022 og 2,22 ved udgangen af UP, hvilket tyder på, at virksomheden hovedsagelig finansierer sine aktiviteter gennem gæld. Jo højere gældsraten og gæld-egenkapital-forholdet er, jo større er virksomhedens finansielle risiko. I undersøgelsesperioden indgik en af virksomhederne i gruppen (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) desuden en gældsombytningsaftale med statsejede banker for at forbedre sin gældsstruktur. I henhold til en sådan aftale kunne virksomheden konvertere en del af sin gæld til statsejede banker til aktier og dermed reducere passiverne på sin balance.

(511) Kommissionen fandt desuden, at Geely Group optog lån med det specifikke formål at erstatte andre lån. Som forklaret i afsnit 3.5.2.1 betragtes revolverende kredit som en indikation af yderligere risici i forbindelse med likviditetsproblemer.

(512) Kommissionen fandt ligeledes, at Geely Group udstedte obligationer med det specifikke formål at omlægge sin gæld. Som forklaret i afsnit 4 fandt Kommissionen i dette tilfælde, at dette er tegn på en dårligere finansiel situation end det, der umiddelbart synes at fremgå af regnskaberne, og at der er en yderligere risiko i tilknytning til deres kort- og langfristede finansiering.

(513) Kommissionen bemærkede, at Geely Group fik tildelt en AAA-rating af et kinesisk kreditvurderingsbureau. I lyset af de generelle fordrejninger gennem de kinesiske kreditvurderinger, der er omhandlet i afsnit 3.5.1.10, konkluderede Kommissionen, at denne kreditvurdering ikke var pålidelig.

(514) Kommissionen fandt, at gruppens samlede finansielle situation svarer til en B-rating. Ifølge Standard & Poor's definitioner af kreditvurdering er en debitor med "B"-rating mere sårbar end en debitor med en "BB"-rating, men låntageren har stadig kapacitet til at opfylde sine finansielle forpligtelser. Negative forretningsmæssige, finansielle eller økonomiske vilkår kan dog svække debitors kapacitet eller vilje til at opfylde sine finansielle forpligtelser. Dette benchmark anses derfor for hensigtsmæssigt for at afspejle den yderligere risiko, der følger af anvendelsen af revolverende kredit og obligationer udstedt med henblik på gældsomlægning.

(515) Den præmie, der forventedes på obligationer udstedt af virksomheder med denne B-rating, blev derefter anvendt på benchmarksatsen for udlån som offentliggjort af PBOC eller efter 20. august 2019 til basisrenten på udlån som offentliggjort af NICF for at fastslå markedsprisen.

(516) Denne præmie blev fastsat ved at beregne det relative spread mellem indekser bestående af virksomhedsobligationer med AA-rating udstedt i USA og virksomhedsobligationer med B-rating udstedt i USA, baseret på Bloomberg-data for industrielle segmenter. Det således beregnede relative spread blev derefter lagt til PBOC's benchmarksats for udlån, eller efter 20. august 2019 til basisrenten på udlån som offentliggjort af NICF, på datoen for bevillingen af lånet og med samme løbetid som det pågældende lån. Dette skete individuelt for hvert enkelt lån og for hver enkelt finansiel leasingaktivitet til virksomheden.

(517) Ligesom for lån i fremmed valuta i Kina gælder der en tilsvarende situation med hensyn til markedsfordrejninger og manglen på gyldige kreditvurderinger, da disse lån også bevilges af de samme kinesiske finansielle institutioner. Som tidligere konstateret blev virksomhedsobligationer med en B-rating i relevante pålydender, der er udstedt i undersøgelsesperioden, derfor anvendt til at fastlægge et passende benchmark.

(3) SAIC Group

(518) Som nævnt i betragtning 452-459 fremlagde de kinesiske finansielle institutioner ingen vurdering af kreditværdigheden. For at konstatere, om der var tale om en fordel, måtte Kommissionen derfor vurdere, om rentesatserne for lån til Geely Group var på markedsniveau.

(519) SAIC Motor Corporation Limited rapporterede på konsolideret gruppeniveau om en rentabel finansiel situation med en fortjenstmargen på 4 % ifølge gruppens egne regnskaber. Rentabiliteten faldt imidlertid i forhold til 2021. Dens egenkapitalforrentning, som er gruppens evne til at omdanne egenkapital til nettooverskud, faldt fra 13 % i 2021 til 8 % ved udgangen af 2022.

(520) SAIC Motor Corporation Limited brugte kortfristet og langfristet gæld til at finansiere driften. Kommissionen vurderede gruppens likviditet på kort sigt og solvens på lang sigt.

(521) Med hensyn til kortfristet likviditet havde gruppen en gennemsnitlig likviditetsgrad baseret på omsætningsaktiver inklusive lager på 1,07 i 2022. Selv om likviditetsgrad baseret på omsætningsaktiver inklusive lager (current ratio) er på lidt over 1, er virksomhedens omsætningsaktiver kun tilstrækkelige til at betale de kortfristede forpligtelser, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at begrunde en høj kreditvurdering, for hvilken en virksomhed skal have et nøgletal på mindst 2. Virksomhedens likviditetsgrad (quick ratio) var på 0,87 i 2022 og på 0,97 i 2021, mens en likviditetsgrad på mindst 1 betragtes som reference. Faktisk er en virksomhed, der har en likviditetsgrad på under 1, muligvis ikke i stand til at betale sine aktuelle forpligtelser på kort sigt. Virksomhedens likviditet baseret på mest likvide midler var i gennemsnit på 0,4 i 2022. Gruppen havde derfor ikke tilstrækkelige likvide midler til at betale sin kortfristede gæld. I betragtning af de kortsigtede likviditetsindikatorer konkluderede Kommissionen, at den pågældende gruppe havde kortfristede likviditetsproblemer, hvilket resulterer i en debitorrisikoprofil.

(522) Hvad angår langsigtet gæld, havde SAIC Motor Corporation Limited en høj gældsrate på 0,66, hvilket betyder, at 66 % af gruppens aktiver er gældsfinansierede. Gæld-egenkapital-forholdet var på 1,79 i 2021 og på 1,94 i 2022, hvilket tyder på, at virksomheden hovedsagelig finansierer sine aktiviteter gennem gæld. Jo højere gældsraten og gæld-egenkapital-forholdet er, jo større er virksomhedens finansielle risiko. I perioden mellem 2009 og 2015 indgik to af de eksporterende producenter i gruppen (SAIC Maxus Automotive Company Limited og Nanjing Automobile (Group) Corporation)) desuden fire gældsombytningsaftaler med statsejede banker for at forbedre deres gældsstruktur. I henhold til en sådan aftale kunne virksomhederne konvertere en del af deres gæld til statsejede banker til aktier og dermed reducere passiverne på deres balance. Desuden nød SAIC Motor Corporation Limited i 2017 godt af en kapitaltilførsel med deltagelse af bl.a. statsejede finansielle institutioner, hvilket igen havde en positiv indvirkning på gruppens gældsstruktur. Selv om disse begivenheder fandt sted før undersøgelsesperioden, havde de en varig strukturel virkning på balancen.

(523) Kommissionen fandt desuden, at gruppen optog lån med det specifikke formål at erstatte andre lån. Som forklaret i afsnit 3.4.2.1 betragtes revolverende kredit som en indikation af yderligere risici i forbindelse med likviditetsproblemer.

(524) Kommissionen bemærkede, at SAIC Motor Corporation Limited fik tildelt en AAA-rating af et kinesisk kreditvurderingsbureau. I lyset af de generelle fordrejninger gennem de kinesiske kreditvurderinger, der er omhandlet i afsnit 3.4.1.9, og gruppens finansielle situation som beskrevet ovenfor konkluderede Kommissionen, at denne kreditvurdering ikke var pålidelig.

(525) Kommissionen fandt, at gruppens samlede finansielle situation svarer til en B-rating. Ifølge Standard & Poor's definitioner af kreditvurdering er en debitor med "B"-rating mere sårbar end en debitor med en "BB"-rating, men låntageren har stadig kapacitet til at opfylde sine finansielle forpligtelser. Negative forretningsmæssige, finansielle eller økonomiske vilkår kan dog svække debitors kapacitet eller vilje til at opfylde sine finansielle forpligtelser. Dette benchmark anses derfor for hensigtsmæssigt for at afspejle den yderligere risiko, der følger af anvendelsen af revolverende kredit og obligationer udstedt med henblik på gældsomlægning.

(526) Dette tillæg blev således fastsat ved at beregne det relative spread mellem indekser bestående af virksomhedsobligationer med AA-rating udstedt i USA og virksomhedsobligationer med BB-rating udstedt i USA, baseret på Bloomberg-data for industrielle segmenter. Det således beregnede relative spread blev derefter lagt til PBOC's benchmarksats for udlån, eller efter 20. august 2019 til basisrenten på udlån som offentliggjort af NICF, på datoen for bevillingen af lånet og med samme løbetid som det pågældende lån. Dette skete individuelt for hvert enkelt lån og for hver enkelt finansiel leasingaktivitet til virksomheden.

(527) Ligesom for lån i fremmed valuta i Kina gælder der en tilsvarende situation med hensyn til markedsfordrejninger og manglen på gyldige kreditvurderinger, da disse lån også bevilges af de samme kinesiske finansielle institutioner. Som tidligere konstateret blev virksomhedsobligationer med en B-rating i relevante pålydender, der er udstedt i undersøgelsesperioden, derfor anvendt til at fastlægge et passende benchmark.

3.5.2.4. Konklusion vedrørende præferentiel finansiering: lån

(528) Kommissionen fastslog, at alle de stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter havde fordel af præferentiel finansiering i form af lån i undersøgelsesperioden. Da der er tale om et finansielt bidrag, en fordel for de eksporterende producenter og specificitet, anså Kommissionen præferentiel finansiering i form af lån for at være udligningsberettigede subsidier.

(529) De subsidiesatser, der blev fastsat for den præferentielle finansiering i form af lån i undersøgelsesperioden for de stikprøveudtagne grupper af virksomheder, er på:

Præferentiel finansiering: lån

Virksomhedens navn	Subsidiesats
BYD Group	0,16 %
Geely Group	0,81 %
SAIC Group	1,38 %

3.5.3. *Præferentiel finansiering: andre former for finansiering*

3.5.3.1. Kreditlinjer

a) Almindelige bemærkninger

(530) Formålet med en kreditlinje er at fastsætte et loft over låneoptagelsen, som virksomheden på et hvilket som helst tidspunkt kan anvende til finansiering af sine løbende transaktioner, og dermed gøre finansieringen af driftskapital fleksibel og om nødvendigt øjeblikkelig tilgængelig. De aftaler om kreditlinjer, som de stikprøveudtagne grupper blev indrømmet, vedrører flere former for finansiering, som er tilgængelige for virksomheder, der indgår sådanne aftaler, som omfatter alle former for kortfristet finansiering, f.eks. kortfristede lån, bankveksler, remburser mv. Desuden fremgår det af økonomisk litteratur, at kreditlinjer. også er udbredte i mange markedsøkonomier. De tegner sig f.eks. for over 80 % af den bankfinansiering, der ydes til amerikanske offentlige virksomheder ([179]). I Canada, hvor bankveksler er et direkte og ubetinget ansvar for den modtagende bank (som det er tilfældet i Kina), vil bankerne desuden normalt kun acceptere bankveksler fra virksomheder, der optager lån, som har en etableret kreditlinje med den pågældende bank ([180]). Kommissionen fandt derfor, at de stikprøveudtagne virksomheders samlede kortfristede finansiering, såsom kortfristede lån, bankveksler osv., i princippet bør være omfattet af et kreditlinjeinstrument.

([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.

b) Resultater af undersøgelsen

(531) Kommissionen fastslog, at kinesiske finansielle institutioner ydede kreditlinjer til hver af de stikprøveudtagne grupper i forbindelse med tilvejebringelse af finansiering. Kreditlinjerne var i form af rammeaftaler, i henhold til hvilke bankerne gav de stikprøveudtagne virksomheder mulighed for inden for et bestemt maksimumbeløb at anvende forskellige gældsinstrumenter, såsom driftskapitallån, bankveksler og andre former for handelsfinansiering osv.

(532) Som nævnt i betragtning 530 bør al kortfristet finansiering være omfattet af en kreditlinje. Kommissionen sammenlignede derfor beløbet for de kreditlinjer, der var til rådighed for de samarbejdsvillige virksomheder i undersøgelsesperioden, med beløbet for den kortfristede finansiering, som disse virksomheder anvendte i samme periode, for at fastslå, om alle kortfristede finansieringer var omfattet af en kreditlinje. I tilfælde hvor beløbet for den kortfristede finansiering oversteg grænsen for kreditlinjen, forhøjede Kommissionen beløbet for den eksisterende kreditlinje med det beløb, der faktisk blev anvendt af de eksporterende producenter ud over denne kreditlinje.

(533) Under normale markedsforhold vil sådanne kreditlinjer normalt være omfattet af et såkaldt "aftalegebyr" eller et "tilsagnsgebyr" som kompensation for bankens omkostninger og risici forbundet med at etablere en kreditlinje, samt et "fornyelsesgebyr", der opkræves årligt, for at forlænge gyldigheden af kreditlinjerne ([181]). Disse gebyrer dækker administrative omkostninger, såsom omkostninger ved behandling af ansøgningen og sikkerhedskontrol, men også omkostninger som følge af de tilsynsmæssige krav, der pålægges bankerne, eftersom den kapital, der er forpligtet under en kreditlinje, reducerer bankens kapitalprocenter, som den skal opretholde for at sikre sig mod systemiske risici. Kommissionen fandt imidlertid, at de to stikprøveudtagne grupper af virksomheder havde gavn af gebyrfrie kreditlinjer. De undersøgte grupper af virksomheder opnåede derfor en fordel, jf. grundforordningens artikel 6, litra d).

c) Specificitet

(534) Som det fremgår af betragtning 210, skal de finansielle institutioner i henhold til afgørelse nr. 40 yde kreditstøtte til tilskyndede industrier.

(535) Kommissionen fandt, at eftersom kreditlinjer er uløseligt forbundet med alle typer kortfristet finansiering, der ydes til virksomhederne i stikprøven, bør de betragtes som en form for præferentiel finansiel støtte fra finansielle institutioner til tilskyndede industrier såsom BEV-sektoren. Som anført i afsnit 3.1 er BEV-sektoren blandt de tilskyndede industrier og er derfor berettiget til enhver form for finansiel støtte.

d) Beregning af subsidiebeløbet

(536) I henhold til grundforordningens artikel 6, litra d), nr. ii), anså Kommissionen den fordel, der opstod for modtagerne, for at være forskellen mellem det beløb, virksomheden har betalt for etableringen eller fornyelsen af kreditlinjerne, der er indrømmet af kinesiske finansielle institutioner, og det beløb, som de ville skulle betale for en tilsvarende kommerciel kreditlinje til en ikkefordrejet markedssats.

(537) Ingen af virksomhederne i stikprøven betalte et gebyr for deres kreditlinje. Kommissionen fandt heller ikke gebyrer for kreditlinjer inden for landets grænser i tidligere undersøgelser. Tværtimod vedrørte det eneste tilfælde, hvor en eksporterende producent i stikprøven betalte et kreditlinjegebyr, en virksomhed, der opnåede kreditlinjer fra to banker, hvis hovedsæde var etableret i en anden finansiel jurisdiktion end Kina, og som derfor var underlagt gebyrer, hvilket er almindelig praksis på de globale finansmarkeder ([182]). Offentligt tilgængelige oplysninger tyder på, at der i nogle tilfælde opkræves kreditlinjegebyrer for virksomheder i Kina ([183]), men der blev ikke fundet oplysninger om størrelsen af disse gebyrer. Kommissionen havde derfor ikke andet valg end at søge efter et passende benchmarkgebyr uden for Kina. De relevante benchmarks for aftalegebyret og fornyelsesgebyret blev fastsat til henholdsvis 1,75 % og 1,25 % på grundlag af offentligt tilgængelige data ([184]).

([181]) Se f.eks.: 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]) Se sagen om dæk, betragtning 297.

([183]) Se eksempel fra 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/ tilgået den 29. april 2024.

(538) I princippet betales aftalegebyret og fornyelsesgebyret på grundlag af et fast beløb på tidspunktet for henholdsvis åbningen af en ny kreditlinje eller fornyelsen af en eksisterende kreditlinje. Med henblik på beregningen tog Kommissionen imidlertid hensyn til kreditlinjer, der var blevet åbnet eller fornyet inden undersøgelsesperioden, men som var tilgængelige for de stikprøveudtagne grupper i undersøgelsesperioden, og de kreditlinjer, der blev åbnet i undersøgelsesperioden.

3.5.3.2. Bankveksler

a) Almindelige bemærkninger

(539) Bankveksler er et finansielt produkt, der sigter mod at udvikle et mere aktivt indenlandsk pengemarked ved at udvide kreditfaciliteterne. Det er en form for kortfristet finansiering, der kan "*reducere finansieringsomkostningerne og forbedre kapitaleffektiviteten*" for trassenten ([185]). Dertil kommer, som PBOC på sit websted har anført, at "*bankveksler kan garantere, at der indgås og gennemføres en aftale mellem køber og sælger, og de kan fremme kapitalomsætningen gennem en kredit fra Bank of China*" ([186]). Desuden annoncerer DBS Bank på sit websted, at bankveksler er et middel til at "*forbedre driftskapitalen gennem en udskydelse af betalinger*" ([187]). De generelle betingelser for udstedelse og anvendelse af bankveksler er fastsat i Folkerepublikken Kinas lov om negotiable dokumenter ([188]).

(540) Kommissionen fastslog i tidligere undersøgelser, at bankveksler i vidt omfang anvendes som betalingsmiddel i handelstransaktioner i stedet for en pengeordre, hvilket giver trassenten mere fleksibilitet med hensyn til omsætning i kontanter og driftskapital ([189]).

(541) Bankveksler kan faktisk kun anvendes til at afvikle egentlige handelstransaktioner, og trassenten skal fremlægge tilstrækkelige beviser herfor, f.eks. ved købs-/salgsaftaler, faktura og følgeseddel osv. Bankveksler kan anvendes som en standardbetalingsmetode i købsaftaler sammen med andre midler såsom overførsler eller anvisninger via bank eller postvæsen.

(542) Bankvekslen trækkes af ansøgeren (trassenten, som også er køber i den underliggende handelstransaktion), og accepteres af en bank. Ved sin accept af vekslen accepterer banken at foretage en ubetinget betaling af det beløb, der er angivet på vekslen, til remittenten/indehaveren på den fastsatte dato (forfaldsdatoen).

(543) Generelt indeholder aftaler om bankveksler listen over de transaktioner, der er dækket af vekselbeløbet, med angivelse af betalingstidspunktet over for leverandøren og bankvekslens forfaldsdato.

(544) Kommissionen fastslog også, at bankveksler i Kina udstedes inden for rammerne af en aftale om bankveksler, som præciserer identiteten af banken, leverandører og køber, bankens og købers forpligtelser og den ydede værdi pr. leverandør, det betalingstidspunkt, der er aftalt med leverandøren, samt bankvekslens forfaldsdato.

(545) Kommissionen fastslog også, at aftaler om kreditlinjer generelt opfører bankveksler som en mulig anvendelse af finansieringsloftet sammen med andre kortfristede finansielle instrumenter, såsom driftskapitallån.

(546) Afhængigt af de betingelser, der er fastsat af hver enkelt bank, kan det være nødvendigt for trassenten at deponere et mindre beløb på en særlig konto, afgive tilsagn og betale en acceptprovision. Under alle omstændigheder er trassenten forpligtet til at overføre bankvekslens fulde beløb til den særlige konto senest på bankvekslens forfaldsdato.

([185]) Se webstedet People's Bank of China: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.
([186]) Ibid.
([187]) Se webstedet for 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]) Se sagen om stoffer af glasfiber, betragtning 359-370, sagen om folie af aluminium, betragtning 334-356, og sagen om optiske fiberkabler, betragtning 358-370.

(547) Når banken har godkendt vekslen, påtegner trassenten den og overfører den til remittenten, som også er leverandøren i den underliggende handelstransaktion, som betaling af fakturaen. Som følge heraf annulleres køberens (trassentens) betalingsforpligtelse over for leverandøren (remittenten). Der oprettes en ny betalingsforpligtelse for køberen over for den udstedende bank for det samme beløb (trassenten har pligt til at betale banken kontant inden bankvekslens forfaldsdato). Dette blev yderligere bekræftet af GOC under kontrolbesøget i forbindelse med en tidligere undersøgelse ([190]), nemlig at når virksomheden betaler leverandøren med bankvekslen, har den ikke længere en forpligtelse over for leverandøren, men over for banken, eftersom den, der har anmodet om bankvekslens udstedelse, skal betale banken fuldt ud på forfaldsdatoen. Udstedelsen af bankveksler har derfor til formål at erstatte trassentens forpligtelse over for dennes leverandør med en forpligtelse over for banken.

(548) Bankvekslers forfaldsdato varierer afhængigt af de betingelser, der fastsættes af hver bank, og de kan have en varighed på op til et år.

(549) Remittenten (eller ihændehaveren) af bankvekslen har tre muligheder før forfald:

— afvente forfaldsdatoen og få kontant udbetaling af det fulde beløb af den pålydende værdi af vekslen fra den udstedende bank

— påtegne bankvekslen, dvs. bruge den som betalingsmiddel for sine forpligtelser over for andre parter, eller

— diskontere bankvekslen over for den udstedende bank eller en anden bank og få kontantprovenuet mod betaling af et diskonteringsfradrag.

(550) Bankvekslens udstedelsesdato svarer generelt til det med leverandøren aftalte betalingstidspunkt, men kan også være en dato forud for eller efter det aftalte betalingstidspunkt. Undersøgelsen viste, at udstedelsesdatoen, for så vidt angår de stikprøveudtagne virksomheder, generelt var på eller omkring det med leverandøren aftalte betalingstidspunkt og i nogle tilfælde endda nogle få dage efter det aftalte betalingstidspunkt. Kommissionen fastslog, at forfaldsdatoen for de stikprøveudtagne virksomheders bankveksler i de fleste tilfælde er fra 1 måned og op til 12 måneder efter det aftalte betalingstidspunktet for fakturaen.

(551) Hvad angår den regnskabsmæssige behandling af bankveksler, indregnes de som gældsforpligtelser over for banken i trassenternes regnskaber, dvs. de eksporterende producenter i stikprøven. Kreditbehandlingsafdelingen (Credit Reference Center) i People's Bank of China ("CRCP") anerkender bankveksler som "*udestående kreditbeløb*" fra bankerne på niveau med lån, remburser eller handelsfinansiering. Det skal også bemærkes, at CRCP suppleres af finansielle institutioner, der yder forskellige former for lån, og at disse finansielle institutioner således har indregnet bankveksler som gældsforpligtelser over for dem. Endvidere er det anført i de aftaler om bankveksler, der blev indhentet i løbet af undersøgelsen, at hvis køberen ikke indbetaler det fulde beløb på bankvekslens forfaldsdato, vil banken behandle det ikkebetalte beløb som et forfaldent lån til banken.

(552) Hvad angår kontanter, giver instrumentet derfor trassenten automatisk en betalingshenstand på op til et år, da den faktiske kontantbetaling af transaktionsbeløbet sker på bankvekslens forfaldsdato og ikke på det tidspunkt, hvor trassenten skulle betale sin leverandør. Uden et sådant finansielt instrument ville trassenten enten anvende sin egen driftskapital, hvilket er forbundet med en omkostning, eller optage et kortfristet driftskapitallån hos en bank med henblik på at betale sine leverandører, hvilket også er forbundet med en omkostning. Ved at betale med en bankveksel anvender trassenten faktisk de leverede varer eller tjenesteydelser i en periode på en måned til et år uden at skulle lægge nogen form for kontantbetaling og uden at bære nogen omkostninger.

(553) Som et eksempel på brugen af bankveksler som erstatning for kortfristede lån fastslog Kommissionen, at nogle virksomheder i stikprøven knap nok havde nogen lån. Bankveksler udstedt af disse virksomheder i undersøgelsesperioden udgjorde imidlertid en betydelig del af deres passiver. F.eks. havde to af virksomhederne i SAIC Group knap nok nogen lån, men udestående bankveksler ved udgangen af undersøgelsesperioden udgjorde ca. 20 % af deres aktuelle passiver.

([190]) Se sagen om stoffer af glasfiber, betragtning 381.

(554) Under normale markedsforhold ([191]) vil bankveksler som et finansielt instrument medføre en finansieringsomkostning for trassenten. Undersøgelsen viste, at alle de stikprøveudtagne virksomheder benyttede bankveksler i undersøgelsesperioden, men kun betalte en provision for den af banken leverede serviceydelse i forbindelse med bankvekslen, som generelt var på 0,05 % af vekslens pålydende værdi ([192]). Ingen af virksomhederne i stikprøven havde imidlertid omkostninger ved finansiering gennem bankveksler ved at udskyde kontantbetalingen for levering af varer og tjenesteydelser. Kommissionen fandt derfor, at de undersøgte virksomheder nød godt af finansiering i form af bankveksler, for hvilke de ikke havde nogen omkostninger.

(555) På denne baggrund konkluderede Kommissionen, at ordningen med bankveksler, der er indført i Kina, gav alle eksporterende producenter i stikprøven en gratis finansiering af deres igangværende transaktioner, hvilke medførte en udligningsberettiget fordel, som beskrevet i betragtning 562-566, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), og artikel 3, stk. 2.

(556) Dette er i overensstemmelse med tidligere undersøgelser, hvor Kommissionen fastslog ([193]), at bankveksler faktisk har samme formål og virkninger som kortfristede driftskapitallån, da de anvendes af virksomheder til at finansiere deres løbende transaktioner i stedet for anvendelsen af kortfristede driftskapitallån, og at de derfor bør være forbundet med en omkostning, der svarer til finansieringen af kortfristet driftskapital.

(557) I løbet af undersøgelsen forklarede BYD Group, at den for visse bankveksler havde indført et system til modregning af bankveksler med forskellige banker. Kommissionen fandt, at udstedelsen af en modregningsaftale ikke ændrer ved, at der blev udstedt en bankveksel, og i lyset af beviserne i betragtning 539-556 tog Kommissionen hensyn til modregningen af bankveksler i sin beregning af fordelen for BYD Group.

b) Specificitet

(558) For så vidt angår specificitet, jf. betragtning 534, skal de finansielle institutioner i henhold til afgørelse nr. 40 yde kreditstøtte til tilskyndede industrier.

(559) Kommissionen fandt, at bankveksler er en anden form for præferencestøtte fra finansielle institutioner til tilskyndede industrier, som f.eks. BEV-sektoren. Som anført i afsnit 3.1 er BEV-sektoren rent faktisk blandt de tilskyndede industrier og er derfor berettiget til enhver form for finansiel støtte. Endvidere er bankveksler ligesom kreditlinjer uløseligt forbundet med andre typer af præferencelåneordninger, såsom lån, og da de er en del af den kreditstøtte, der specifikt tilbydes til de tilskyndede industrier, og analysen af de offentlige organer og analysen af specificitet som udført i afsnit 3.4.1.1 til 3.4.1.5 samt afsnit 3.4.2.2 for lån finder derfor også anvendelse på kreditlinjer.

(560) Dertil kommer, at CBIRC i 2020 udstedte en meddelelse, hvori det anføres, at for at styrke kreditstøtten til virksomheder i de efterfølgende produktionsled i nøglevirksomheder kan banker og finansielle institutioner yde kreditstøtte til virksomheder i de efterfølgende produktionsled for at få varer og betale for varer ved at udstede veksler og indenlandsk remburs, yde forudfinansiering osv. ([194]). Bankveksler, som er en form for finansiering, er således en del af de finansielle institutioners præferencestøtteordninger for tilskyndede industrier, såsom BEV-industrien.

(561) Der blev ikke fremlagt dokumentation for, at virksomheder i Kina (undtagen inden for tilskyndede industrier) kan drage fordel af bankveksler på de samme vilkår og betingelser.

([191]) Se for eksempel tilfældet med Canada: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.

([192]) I overensstemmelse med den sats, der er fastsat i de administrative foranstaltninger for betaling og afregning 393/1997, udstedt af PBOC

([193]) Se sagen om stoffer af glasfiber, betragtning 385, sagen om aluminiumsfolie, betragtning 353, og sagen om optiske fiberkabler, betragtning 373.

([194]) 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn).

c) Beregning af subsidiebeløbet

(562) Til beregning af det udligningsberettigede subsidiebeløb vurderede Kommissionen den fordel, som modtageren har opnået i undersøgelsesperioden.

(563) Som anført i betragtning 531 konstaterede Kommissionen, at de stikprøveudtagne eksporterende producenter benyttede sig af bankveksler for at imødekomme deres behov for kortfristet finansiering uden gebyrbetaling.

(564) Kommissionen konkluderede derfor, at trassenter af bankveksler skulle betale et gebyr for finansieringsperioden. Kommissionen fandt, at finansieringsperioden begyndte på datoen for udstedelsen af bankvekslen og sluttede på forfaldsdatoen for bankvekslen. For så vidt angår bankveksler udstedt før undersøgelsesperioden og bankveksler med en forfaldsdato efter udløbet af undersøgelsesperioden beregnede Kommissionen kun fordelen for den finansieringsperiode, der var omfattet af undersøgelsesperioden.

(565) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 6, litra b), og i betragtning af at bankveksler er en type kortfristet finansiering, og at de reelt tjener samme formål som kortfristede driftskapitallån, mente Kommissionen, at den fordel, som modtagerne således havde opnået, er forskellen mellem det beløb, som virksomheden faktisk havde betalt som finansieringsgebyr for bankvekslen, og det beløb, som den skulle betale, hvis den havde anvendt en rente for kortfristet finansiering.

(566) Kommissionen fastsatte den fordel, der opstod som følge af den manglende betaling af en omkostning ved kortfristet finansiering. Kommissionen fandt som ved tidligere undersøgelser ([195]), at der burde være en omkostning ved bankveksler, der svarer til en kortfristet finansiering af lån. Kommissionen anvendte følgelig samme metode som for kortfristet finansiering af lån i RMB, jf. afsnit 3.5.2.3.

3.5.3.3. Diskonterede veksler

a) Almindelige bemærkninger

(567) Undersøgelsen viste, at kinesiske finansielle institutioner diskonterede tilgodehavender til BYD Group mod kontant betaling.

(568) Gennem denne transaktion udbetalte finansielle formidlere tilgodehavender inden deres udløbsdato. Virksomhederne fik disse midler tidligt ved at overdrage rettighederne til fremtidige tilgodehavender til finansielle institutioner efter fradrag af gebyrer og de gældende diskonteringssatser. Den gældende diskonteringssats skal specifikt kompensere for risikoen for misligholdelse, som i høj grad påvirkes af kreditvurderingen for den sidste enhed, der er pligtig til at opfylde betalingspligten.

(569) Som i tidligere undersøgelser ([196]) burde den gældende diskonteringssats under normale markedsvilkår kompensere for bankens omkostninger og risici. Som forklaret i afsnit 3.5.1 og 3.5.2 afspejler lånene fra kinesiske finansielle institutioner en væsentlig statslig indgriben, som navnlig påvirker de eksporterende producenters kreditvurderinger, og afspejler ikke de rentesatser, der normalt ville gælde på et fungerende marked.

(570) Den fordel, der således indrømmes modtagerne, vil være forskellen mellem den diskonteringssats, der anvendes af de kinesiske finansielle institutioner, og den diskonteringssats, der anvendes for en sammenlignelig transaktion på markedet, f.eks. et lån.

b) Specificitet

(571) For så vidt angår specificitet, jf. betragtning 210, skal de finansielle institutioner i henhold til afgørelse nr. 40 yde kreditstøtte til tilskyndede industrier.

([195]) Se betragtning 399 i sagen om stoffer af glasfiber og sagen om folie af aluminium, betragtning 356.
([196]) Se betragtning 413-419 i sagen om stoffer af glasfiber.

(572) Som fastslået i tidligere undersøgelser ([197]) Kommissionen fandt, at diskonterede er en anden form for præferencestøtte fra finansielle institutioner til tilskyndede industrier, som f.eks. BEV-sektoren. Som anført i afsnit 3.1 er BEV-sektoren rent faktisk blandt de tilskyndede industrier og er derfor berettiget til enhver form for finansiel støtte. Diskonterede veksler, som er en form for finansiering, er en del af de finansielle institutters præferencestøtteordninger for tilskyndede industrier, såsom BEV-industrien.

(573) Der blev ikke fremlagt dokumentation for, at virksomheder i Kina (undtagen inden for tilskyndede industrier) kan drage fordel af diskonterede veksler på de samme vilkår og betingelser.

c) Beregning af subsidiebeløbet

(574) Som anført i betragtning 567 konstaterede Kommissionen, at en stikprøveudtagene eksporterende producent benyttede sig af diskonterede veksler for at imødekomme sine behov for kortfristet finansiering.

(575) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 6, litra b), og i betragtning af at diskonterede veksler er en type kortfristet finansiering, og at de reelt tjener samme formål som kortfristede driftskapitallån, mente Kommissionen, at den fordel, som modtagerne således havde opnået, er forskellen mellem den diskonteringssats, som virksomheden faktisk havde betalt, og det beløb, som den skulle betale, hvis den havde anvendt en rente for kortfristet finansiering.

(576) Kommissionen fastsatte den fordel, der opstod som følge af den manglende betaling af en omkostning ved kortfristet finansiering. Kommissionen fandt, at der burde være en omkostning ved diskonterede veksler, der svarer til en kortfristet finansiering af lån. Kommissionen anvendte følgelig samme metode som for kortfristet finansiering af lån i RMB, jf. afsnit 3.5.2.3.

3.5.3.4. Støtte til kapitalinvesteringer

3.5.3.4.1. *Konvertering af gæld til aktier*

a) Almindelige bemærkninger

(577) Kommissionen fastslog, at en af virksomhederne i Geely Group, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd ("NHBGAP"), i undersøgelsesperioden gennemførte en konvertering af gæld til aktier for CCBC Financial assets Investment Co., Ltd, der er en dattervirksomhede af Industrial and Commercial Bank of China. CCBC Financial assets Investment Co., Ltd er en investeringsfond, der tilhører den statsejede bank, anses for at være et offentligt organ og/eller har fået overdraget eller være blevet pålagt opgaver i henhold til afsnit 3.5.1.1.

(578) Der er ingen oplysninger i sagen om, på hvilke betingelser en sådan konvertering af gæld til aktier fandt sted i undersøgelsesperioden.

(579) Kommissionen var af den opfattelse, at en bank ikke ville konvertere gæld til aktier under normale markedsvilkår uden yderligere kompensation. Den fandt, at egenkapital er et langt mere spekulativt finansielt instrument end gæld, da der ikke er nogen sikkerhed for, at banken vil inddrive sin oprindelige kapitalinvestering. Desuden sikrer egenkapitalen ikke nødvendigvis et investeringsafkast i modsætning til den rente, der er forbundet med et lån. Den øgede risiko, som CCBC Financial assets Investment Co., Ltd har påtaget sig ved denne konvertering af gæld til aktier, underbygges af beviser for en svag finansiel situation i Geely Group, jf. betragtning 507-514. I perioden fra 2021 til undersøgelsesperioden udvidede NHBGAP desuden sine forretningsaktiviteter betydeligt og oplevede næsten en tidobling. Det er derfor sandsynligt, at virksomheden havde brug for yderligere likviditet for at understøtte denne vækst, et behov, der blev opfyldt ved at frigive midler, der tidligere var bundet til langfristede gældsordninger, hvilket var til fordel for NHBGAP.

([197]) Se betragtning 413-419 i sagen om stoffer af glasfiber.

(580) I lyset af ovenstående betragtninger konkluderede Kommissionen, at denne konvertering af gæld til aktier i undersøgelsesperioden gav NHBGAP en fordel, og at denne fordel blev ydet af et offentligt organ, der på anden måde har fået overdraget eller var blevet pålagt af staten at forfølge industripolitiske mål.

b) Specificitet

(581) Kommissionen fandt, at præferentiel finansiering gennem konvertering af gæld til aktier er specifik i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da investorerne er enheder, der opererer inden for rammerne af de retningslinjer for statens politikker, hvori BEV er opført som en tilskyndet industri. Under alle omstændigheder peger de foreliggende oplysninger i retning af, at der ydes dette ad hoc-subsidie til Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, hvilket betyder, at subsidiet er virksomhedsspecifikt.

c) Beregning af fordelen

(582) Der forelå ingen beviser i sagen, der gav Kommissionen mulighed for at vurdere, om de betydelige risici, som bankerne påtager sig, på en eller anden måde er blevet kompenseret eller medregnet i den foretagne investering. Alle de elementer, der er forklaret i betragtning 579, peger imidlertid på NHBGAP's særlige økonomiske situation og på de industrielle mål, der forfølges med denne transaktion, hvilket underbygger konklusionen om, at den ikke havde en markedslogik, der afspejlede de betydelige faktiske risici, der er forbundet hermed, såsom det sandsynlige likviditetsbehov til finansiering af virksomhedens vækst og Geely Groups svage finansielle situation generelt, jf. afsnit 3.5.2.3.

(583) Kommissionen anså derfor transaktionen for at svare til eftergivelse af gæld og behandlede den som en lånefinansiering til fri rente. Derfor besluttede Kommissionen at følge den beregningsmetode for lån, som er beskrevet i afsnit 3.4.2. Det betyder, at det relative spread mellem virksomhedsobligationer med AA-rating udstedt i USD og virksomhedsobligationer med B-rating udstedt i USD med samme løbetid anvendes på de benchmarkrentesatser, der er offentliggjort af PBOC, for at fastsætte en markedsbaseret rente på lån, som derefter sammenlignes med den af virksomheden faktisk betalte rentesats, med henblik på at kunne beregne fordelen.

3.5.3.4.2. *Kapitaltilførsel*

a) Geely Group

1) *Almindelige bemærkninger*

(584) Kommissionen fastslog, at to af virksomhederne i Geely Group, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. ("ZGA") og NHBGAP, i undersøgelsesperioden nød godt af midler fra statsejede enheder, nemlig Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership og BOC Financial assets Investments Co., Ltd. gennem særlige former for kapitaltilførsel.

(585) Disse midler blev overført i form af egenkapitaludvidelser, hvilket imidlertid ikke automatisk gav investorerne fulde aktionærrettigheder. Investorerne fik, selv om de havde overført midlerne, ikke fuld adgang til aktionærrettighederne og modtog heller ingen rentebetaling som modydelse.

(586) For at kompensere for brugen af midler ville en virksomhed som konstateret i tidligere undersøgelser ([198]) overføre en del af virksomhedens ejerskab kort tid efter at have modtaget midlerne, eller den ville registrere midlerne som gæld. I den foreliggende sag er denne finansieringsform imidlertid reelt tættere på et klassisk rentefrit aktionærlån over en lang periode end et egenkapitalinstrument.

(587) I lyset af ovenstående betragtninger konkluderede Kommissionen, at disse to forretningsmæssigt forbundne virksomheder i undersøgelsesperioden nød godt af adgang til betydelige finansieringsbeløb, som de ikke havde nogen omkostninger ved via virksomheder, der fungerede som finansieringsmekanisme. Da denne særlige form for egenkapitaltilførsler ikke gav investorerne aktionærrettigheder, fandt Kommissionen, at de havde omtrent samme virkning som et rentefrit lån.

([198]) Se betragtning 430-432 i sagen om stoffer af glasfiber.

(588) Ved hjælp af offentligt tilgængelige oplysninger såsom årsberetninger, oplysninger i erhvervsregistre eller på investorernes websteder eller i offentligt tilgængelige databaser fandt Kommissionen, at de investorer, der havde stillet midler til rådighed for Geely Group, var delvist ejet af staten.

(589) Med hensyn til Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership fandt Kommissionen, at mere end 63 % af aktierne i sidste ende blev ejet af de lokale myndigheder og statsejede virksomheder. Mere specifikt ejes 99,9 % af aktierne af Dexiang Automobile Industry, som igen ejes 53,72 % af Xi'an Xiangji automobilpartnerskab, som igen er knyttet til KINGFAR Group (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), en statsejet virksomhed, der varetages af forvaltningskomitéen for Xi'an Economic and Technological Development Zone, hvor den lokale regering har den endelige beslutningsmyndighed og fører tilsyn med virksomheden, herunder udnævnelse af ledelsen, beslutninger om dens strategiske udviklings- og investeringsplan og tilsyn med dens vigtigste finansieringsbeslutninger. XI'an Kingfar modtager løbende statsstøtte i form af kapitaltilførsel eller tilførsel af aktiver og finansielle subsidier til støtte for sine forretningsaktiviteter ([199]). Dexiang Automobile Industry ejes også 10,6 % af Yuanxiang automobile company Ltd., som også ejes af ovennævnte statsejede virksomhed (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) Tilsvarende fastslog Kommissionen, at Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, et venturekapitalinstrument under regeringen i den centrale Hubei-provins ([200]), er en statsejet virksomhed. Ifølge fondens websted er Yangtze River Industrial Fund opført blandt de største kinesiske statslige udviklingsfonde, i hvert fald siden 2017. Fonden fokuserer på den nationale strategi og opførelsen af moderne industriklynger i Hubei-provinsen og udvikler sig omkring strategiske vækstindustrier såsom (bl.a.) alternativ energi og intelligente opkoblede køretøjer, hvilket er et klart bevis på forbindelsen mellem forvaltningen af fonden og gennemførelsen af store kinesiske industriprojekter i Hubei-provinsen. Blandt dens industriprojekter nævnes Lotus Global Smart Factory Project og projektet "Geely Intelligent Network Headquarters" på fondenes websted ([201]).

(591) Gennem disse fonde overførte GOC direkte midler til Geely Group. Som forklaret i betragtning 582 fastslog Kommissionen, at deres transaktioner ikke fulgte en rendyrket markedslogik og ikke afspejlede de faktiske markedsrisici, der var forbundet med de undersøgte transaktioner. I overensstemmelse med regeringens politikker til fremme af specifikke industrier, jf. afsnit 3.1, optrådte disse investorer ikke som en normal markedsoperatør ville gøre, når de yder finansiel støtte til Geely Group.

(592) Kommissionen fastslog endvidere, at der forelå formelle indicier for, at disse investorer var kontrolleret af staten. I mangel af specifikke oplysninger om andet mente Kommissionen navnlig på grundlag af konklusionerne i afsnit 3.5.1.5-3.5.1.8, at ledere og tilsynsførende i de statsejede virksomheder, der ejer de pågældende enheder, formodes at være udpeget af og ansvarlige over for staten.

(593) Desuden fandt Kommissionen, at denne egenkapitaltilførsel tjener som en anden form for præferentiel finansiel støtte til tilskyndede industrier. Som nævnt i afsnit 3.1 falder BEV-sektoren ind under kategorien tilskyndede og strategiske industrier, hvilket gør den berettiget til al tilgængelig finansiel støtte. Desuden indeholder notatet om bevisernes tilstrækkelighed ([202]) omfattende oplysninger om vejledningsfonde, som blev oprettet med henblik på at investere i Kinas højvækstsektorer, herunder BEV'er. Gennem disse vejledningsfonde overfører GOC direkte eller indirekte midler til den kinesiske BEV-industri via statsejede eller statsstøttede egenkapitalfonde.

([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]) Se notatet om bevisernes tilstrækkelighed, afsnit 3.3.3: *Egenkapitalinvesteringer finansieret af staten eller på anden måde tilskyndet af staten*.

(594) På samme måde blev det konstateret, at BOC Financial assets Investments Co., Ltd. var en helejet dattervirksomhed under Bank of China. For så vidt angår de finansielle institutioner, der er involveret i egenkapitaltilførslen, fastslog Kommissionen allerede i afsnit 3.4.1.7, at alle de statsejede kinesiske finansielle institutioner, som ydede finansiering til de tre stikprøveudtagne grupper af samarbejdsvillige eksporterende producenter, er offentlige organer, jf. grundforordningens artikel 2, litra b), sammenholdt med grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i). Som det er tilfældet med Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership og BOC Financial assets Investments Co., Ltd, kunne BOC Financial assets Investments Co., Ltd, alternativt betragtes som en finansieringsmekanisme under GOC, jf. artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv).

(595) Endvidere bemærkes det, at selv om de statskontrollerede enheder og finansielle institutioner ikke blev betragtet som offentlige organer, fastslog Kommissionen, at de ville blive betragtet, som om de havde fået overdraget eller var blevet pålagt af GOC at udøve funktioner, der normalt udføres af staten, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), og som anført i betragtning 269. Deres adfærd ville dermed under alle omstændigheder kunne tilskrives GOC.

2) *Specificitet*

(596) Kommissionen fandt, at præferentiel finansiering gennem egenkapitaltilførsler er specifik i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da investorerne er enheder, der opererer inden for rammerne af de retningslinjer for statens politikker, hvori BEV er opført som en tilskyndet industri. Under alle omstændigheder peger de foreliggende oplysninger i retning af, at der ydes dette ad hoc-subsidie til Geely Group, hvilket betyder, at subsidiet er virksomhedsspecifikt.

3) *Beregning af fordelen*

(597) Kommissionen fandt, at Geely Group nød godt af omfattende egenkapitalfinansiering, hvilket havde en virkning svarende til rentefri lånefinansiering. Derfor besluttede Kommissionen at følge den beregningsmetode for lån, som er beskrevet i afsnit 3.5.2. Det betyder, at det relative spread mellem virksomhedsobligationer med AA-rating udstedt i USD og virksomhedsobligationer med B-rating udstedt i USD med samme løbetid anvendes på de benchmarkrentesatser, der er offentliggjort af PBOC, for at fastsætte en markedsbaseret rente på lån, som derefter sammenlignes med den af virksomheden faktisk betalte rentesats, med henblik på at kunne beregne fordelen.

b) SAIC Group

(598) Ud over de direkte lån og andre former for præferentiel finansiering nød SAIC Motor Group Corp. også godt af midler fra modervirksomheden og statsejede finansielle institutioner gennem en egenkapitaltilførsel til støtte for BEV-projekter, IT-projekter vedrørende bilfinansieringsaktiviteter, projekter vedrørende intelligente modeller for massekundetilpasning og fremtidsorienteret teknologi og køretøjers internet.

1) *Resultater af undersøgelsen*

(599) Kommissionen fastslog på grundlag af offentligt tilgængelige oplysninger, at SAIC Motor Corporation Limited i 2017 nød godt af en egenkapitaltilførsel på 15 mia. RMB fra modervirksomheden, dets ansatte og seks finansielle institutioner ([203]). Selv om SAIC Motor Corporation Limited er en børsnoteret virksomhed, blev midlerne til denne egenkapitaltilførsel rejst gennem et ikke-offentligt tilbud godkendt af CSRC, hvori kun modervirksomheden, medarbejderne og udvalgte finansielle institutioner kunne deltage.

(600) Som nævnt i betragtning 318 indsendte flere virksomheder i SAIC Group ikke spørgeskemabesvarelser. Shanghai Automotive Industry Group, som er modervirksomhed for SAIC Motor Corporation Limited, er en af de virksomheder i gruppen, der ikke samarbejdede. Som nævnt i afsnittet ovenfor fremlagde GOC desuden ikke de nødvendige oplysninger om finansielle institutioner. Kommissionen var derfor nødt til at gøre brug af de foreliggende faktiske oplysninger med hensyn til dens vurdering af denne transaktion.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml.

(601) For så vidt angår de finansielle institutioner, der er involveret i egenkapitaltilførslen, fastslog Kommissionen allerede i afsnit 3.5.1.8, at alle de statsejede kinesiske finansielle institutioner, som ydede finansiering til de tre stikprøveudtagne grupper af samarbejdsvillige eksporterende producenter, er offentlige organer, jf. grundforordningens artikel 2, litra b), sammenholdt med grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i).

(602) Endvidere bemærkes det, at selv hvis de statsejede finansielle institutioner ikke blev betragtet som offentlige organer, fastslog Kommissionen ud fra de samme oplysninger, at de ville blive betragtet, som om de havde fået overdraget eller var blevet pålagt af GOC at udøve funktioner, der normalt udføres af staten, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), af de samme årsager som anført i afsnit 3.5.1.9.

(603) Ud over den dokumentation, der er fremlagt i de foregående afsnit, er det også vigtigt at bemærke, at GOC ifølge de vejledende udtalelser om opbygning af et grønt finansielt system har til formål "*aktivt at støtte de kvalificerede grønne virksomheder i at opnå finansiering via børsintroduktioner og sekundært salg, aktivt at bistå kvalificerede grønne virksomheder i deres bestræbelser på børsintroduktioner og at hjælpe børsnoterede grønne virksomheder med at udstede yderligere aktier via sekundært salg i henhold til retlige procedurer*" ([204]). Dette sidste punkt svarer nøjagtigt til den foreliggende situation.

(604) Med hensyn til Shanghai Automotive Industry Group kunne Kommissionen på grundlag af oplysningerne fra SAIC Motor Corporation Limited fastslå, at denne virksomhed ejes fuldt ud af SASAC. Kommissionen kunne imidlertid ikke finde offentligt tilgængelige regnskaber eller andre relevante offentlige oplysninger om denne virksomhed. Kommissionen kunne heller ikke finde nogen af modervirksomhedens investeringer i andre virksomheder i SAIC Group. Selv om Shanghai Automotive Industry Group og SAIC Motor Corporation Limited har forskellige virksomhedsregistreringsnumre, gav alle søgninger i offentlige oplysninger om modervirksomheden desuden systematisk resultater for den eneste dattervirksomhed, SAIC Motor Corporation Limited. Endelig bemærkede Kommissionen, at flere medlemmer af bestyrelsen for SAIC Motor Corporation Limited også udøvede lignende funktioner i bestyrelsen for Shanghai Automotive Industry Group. I mangel af yderligere oplysninger er det derfor rimeligt at antage, at Shanghai Automotive Industry Group er et ikke-operationelt skuffeselskab. Da der ikke kunne findes dokumentation for operationelle aktiviteter i denne virksomhed, som ville kræve betydelig finansiering, og da virksomhedens eneste kendte investering er SAIC Motor Corporation Limited, er den eneste mulige strøm af midler fra den fulde ejer, SASAC, til den listeopførte enhed, SAIC Motor Corporation Limited. Transaktionen bør derfor anses for at svare til en direkte kontantindsprøjtning fra GOC til SAIC Motor Corporation Limited.

2) *Fordel*

(605) Kommissionen undersøgte dernæst, om det finansielle bidrag fra GOC via SASAC og flere andre finansielle institutioner havde givet SAIC en fordel. På grund af manglende samarbejde fra SAIC's og GOC's side måtte Kommissionen basere sine konklusioner på de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 28.

(606) Ovenstående dokumentation har vist, at SASAC's og de finansielle institutioners mandat og mål er at gennemføre offentlige politikker og planer, herunder ved at yde finansiel støtte og finansiering til de tilskyndede sektorer, heriblandt BEV.

(607) På grundlag af de foreliggende oplysninger og i overensstemmelse med grundforordningens artikel 28 konkluderede Kommissionen, at det finansielle bidrag fra SASAC og forskellige finansielle institutioner medførte en fordel for SAIC Group, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 2, i den forstand, at den ikke behøvede at opnå en sådan finansiering fra andre kilder og betale en tilsvarende markedsrente for en sådan finansiering.

3) *Specificitet*

(608) For så vidt angår specificitet, jf. betragtning 210, skal de finansielle institutioner i henhold til afgørelse nr. 40 yde kreditstøtte til tilskyndede industrier.

([204]) Vejledende udtalelser om opbygning af et grønt finansielt system, udstedt af CSRC, nr. 228 [2016].

(609) Kommissionen fandt, at egenkapitaltilførsel er en anden form for præferencestøtte fra finansielle institutioner til tilskyndede industrier, som f.eks. BEV-sektoren. Som anført i afsnit 3.1 er BEV-sektoren rent faktisk blandt de tilskyndede og strategiske industrier og er derfor berettiget til enhver form for finansiel støtte. Egenkapitaltilførsel, som er en form for finansiering, er en del af præferencestøtteordningerne for tilskyndede industrier, såsom BEV-industrien ([205]).

4) *Beregning af subsidiebeløbet*

(610) Da SAIC Group ikke havde indberettet denne egenkapitaltilførsel, måtte Kommissionen anvende de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28 til at fastsætte subsidiebeløbet som følge af SASAC's og forskellige finansielle institutioners finansielle bidrag i form af en egenkapitaltilførsel. I mangel af samarbejdsvilje kunne Kommissionen ikke knytte denne kapitalforhøjelse til specifikke aktiver og afskrive egenkapitaltilførslen over en periode svarende til afskrivningen af de pågældende aktiver. Kommissionen anså derfor denne egenkapitaltilførsel for at svare til et lån. Uden denne kapitalforhøjelse skulle virksomheden have sikret sig et tilsvarende finansieringsbeløb på finansmarkedet. Fordelen blev således beregnet efter samme metode som den, der er beskrevet i afsnit 3.5.2.3.

3.5.4. *Obligationer*

(611) Alle de stikprøveudtagne grupper drog fordel af præferentiel finansiering i form af obligationer.

3.5.4.1. Retsgrundlag/retlige rammer

— Folkerepublikken Kinas lov om værdipapirer (udgave fra 2014) ("værdipapirlovgivning") ([206])

— Administrative foranstaltninger om udstedelse af og handel med virksomhedsobligationer ("Administrative Measures for the Issuance and Trading of Corporate Bonds"), bekendtgørelse fra China Securities Regulatory Commission nr. 113 af 15. januar 2015

— Forskrifter om forvaltning af virksomhedsobligationer, udstedt af Statsrådet den 18. januar 2011

— Foranstaltninger om forvaltning af ikkefinansielle virksomheders gældsfinansieringsinstrumenter på interbankmarkedet for obligationer udstedt af Folkerepublikken Kina, bekendtgørelse fra People's Bank of China [2008], nr. 12 af 9. april 2008

— Vejledende udtalelser om opbygning af et grønt finansielt system, udstedt af CSRC, nr. 228 [2016].

— Meddelelse om udstedelse af kataloget over projekter med grønne obligationer (2021-udgaven), udstedt af PBOC, NDRC og CSRC, nr. 96 [2021], med virkning fra den 1. juli 2021

— Programmet for grøn evaluering til brug i banker og finansielle institutioner ("Green Financial Evaluation Programme for Banking Financial Institutions"), udstedt af PBOC, med virkning fra den 1. juli 2021

— Pengepolitisk værktøj til støtte for projekter til reduktion af CO2-emissioner, udstedt af PBOC den 8. november 2021

— Retningslinjer for offentliggørelse af miljøoplysninger for finansielle institutioner, udstedt af PBOC den 22. juli 2021

— Environmental Equity Financing Tool, udstedt af PBOC den 22. juli 2021

— Præcisering af mekanismer i forbindelse med CO2-neutrale obligationer, udstedt af NAFMII den 18. marts 2022

— Retningslinjer for erhvervslivet i forbindelse med det grønne lånefinansieringsinstrument for ikkefinansielle virksomheder, udstedt af NAFMII

([205]) Se notatet om bevisernes tilstrækkelighed, afsnit 3.3.3: *Egenkapitalinvesteringer finansieret af staten eller på anden måde tilskyndet af staten*,
([206]) Senest ændret den 28. december 2019 ved præsidentielt dekret nr. 37 med virkning fra den 1. marts 2020.

— Retningslinjer for udstedelse af grønne obligationer udstedt af NDRC.

(612) I overensstemmelse med forskrifterne kan obligationer ikke udstedes eller handles frit i Kina. Udstedelsen af hver enkelt obligation skal godkendes af forskellige statslige myndigheder såsom PBOC, NDRC eller CSRC, afhængigt af hvilken type obligation og udsteder der er tale om. I henhold til forskrifterne om forvaltning af virksomhedsobligationer er der desuden årlige kvoter for udstedelsen af virksomhedsobligationer.

(613) I henhold til artikel 16 i værdipapirlovgivningen, der var gældende i UP, skal den offentlige udstedelse af virksomhedsobligationer desuden opfylde følgende krav: "*formålet med anvendelsen af provenuet skal være i overensstemmelse med statens industripolitikker […]*", og "*provenuet fra et offentligt udbud af virksomhedsobligationer må kun anvendes til godkendte formål*". Artikel 12 i forskrifterne om forvaltningen af virksomhedsobligationer gentager, at formålet med de indsamlede midler skal være i overensstemmelse med statens industripolitikker. Udstedelsen af obligationer på sådanne betingelser rettet mod en tilskyndet industri som BEV-industrien og er i overensstemmelse med de finansielle institutioners praksis med støtte til disse industrier ([207]).

(614) I henhold til artikel 16, stk. 5, i værdipapirlovgivningen "*må kuponrenten for virksomhedsobligationer ikke overstige den kuponrente, der er fastsat af Statsrådet*". Dertil kommer, at artikel 18 i forskrifterne om forvaltning af virksomhedsobligationer yderligere bestemmer, at "*renten for enhver virksomhedsobligation må ikke være højere end 40 % af den til hver tid gældende rente, som bankerne har betalt enkeltpersoner for tidsbegrænset opsparingsindskud med samme løbetid*".

(615) Desuden fastsættes det i artikel 18 i de administrative foranstaltninger for udstedelse af og handel med virksomhedsobligationer, at kun visse obligationer, der opfylder strenge kvalitetskriterier, som f.eks. en AAA-kreditrating, kan udstedes offentligt til offentlige investorer eller udstedes offentligt til kvalificerede investorer udelukkende på grundlag af udstederens skøn. Virksomhedsobligationer, der ikke opfylder disse standarder, kan kun udstedes offentligt til kvalificerede investorer. Det betyder derfor, at de fleste virksomhedsobligationer udstedes til kvalificerede investorer, der er godkendt af CSRC, og som er kinesiske institutionelle investorer.

(616) Ud over de almindeligt kendte obligationer blev der også fundet såkaldte "*grønne*" gældsinstrumenter, der var specifikke for denne undersøgelse. I henhold til "*Meddelelse om udstedelse af kataloget over projekter med grønne obligationer*" henviser "*grønne obligationer til omsættelige værdipapirer, der anvender indsamlede midler specifikt til at støtte grønne industrier, grønne projekter eller grønne økonomiske aktiviteter, der opfylder bestemte betingelser, og som udstedes i overensstemmelse med retlige procedurer..., herunder, men ikke begrænset til, grønne finansielle obligationer, grønne virksomhedsobligationer, grønne obligationer, grønne gældsfinansieringsværktøjer og grønne værdipapirer med sikkerhed i aktiver*". Disse gældsinstrumenter kan således kun udstedes af virksomheder, der er aktive inden for visse industrielle aktiviteter, og som er opført i et katalog over grønne industrielle aktiviteter. Produktion og salg af køretøjer på alternativ energi samt nøglekomponenter hertil er en af dem.

(617) Grønne gældsinstrumenter giver virksomhederne mulighed for at rejse midler til præferencesatser. I overensstemmelse med PBOC's "*Program for grøn evaluering til brug i banker og finansielle institutioner*" skal kinesiske banker tegne sådanne grønne gældsinstrumenter for at nå en bestemt tærskel i deres finansielle aktivbase, hvilket vil bidrage til en positiv vurdering af deres resultater fra den bankregulerende myndigheds side. Ifølge PBOC's "pengepolitiske værktøj til støtte for projekter til reduktion af CO2-emissioner" skal finansielle institutioner desuden yde finansiering til støtte for de grønne industrielle aktiviteter i ovennævnte katalog til virksomheder til præferentielle rentesatser tæt på landets basislånerentesats. Til gengæld foreslår People's Bank of China præferentielle refinansieringssatser til bankerne for de udbetalte grønne midler ([208]).

(618) Selv om de retlige og lovgivningsmæssige rammer for denne alternative finansieringskilde klart blev identificeret, nægtede GOC at fremlægge oplysninger i denne henseende. Konklusionerne blev således baseret på de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 28.

([207]) Se betragtning 400-401 i sagen om optiske fiberkabler.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html.

(619) BEV-producenterne anvendte to typer grønne gældsinstrumenter, nemlig grønne obligationer og værdipapirer med sikkerhed i grønne aktiver (ABS). ABS er i det væsentlige grønne obligationer med sikkerhed i aktiver. De består af ompakning af billån, der ydes til enkeltpersoner og leasingselskaber som sikkerhed for et gældsinstrument med sikkerhed i aktiver, der er udstedt på obligationsmarkedet, og for hvilke der gælder en given rentesats. Dette system gør det muligt for BEV-producenterne at erstatte tilgodehavender på billån på mellemlang sigt med likvide midler, der umiddelbart er til rådighed, og dermed forfinansiere deres lånevirksomhed på et meget fordelagtigt grundlag, da de renter, der betales på ABS, ligger langt under de rentesatser, som deres kunder skal betale for billånene.

(620) Som en tilskyndet industri i henhold til det vejledende katalog over den industrielle omstrukturering er BEV-industrien berettiget til kreditstøtte fra finansielle institutioner på grundlag af afgørelse nr. 40. Det forhold, at de obligationer, der er udstedt af virksomhederne i stikprøven, har en lav rente, dvs. en rentesats tæt på eller under LPR, er et stærkt tegn på, at finansielle institutioner, som er de største investorer i disse obligationer, er forpligtet til at yde "*kreditstøtte*" til disse virksomheder og tage andre hensyn end kommercielle hensyn i betragtning, når de træffer investerings- eller finansieringsbeslutninger, f.eks. regeringens politiske mål. En investor, der opererer på markedsvilkår, ville nemlig være mere følsom over for det finansielle afkast af sin investering og ville højst sandsynligt ikke investere i virksomhedsobligationer med meget lav rente. Dette gør sig især gældende for finansielle institutioner, da afkastet af disse obligationer er tæt på eller lavere end den rente, de selv kan opnå midler til fra andre finansielle institutioner. Desuden indikerer Kommissionens konklusioner om den finansielle situation for de tre grupper af eksporterende producenter i afsnit 3.5.2.3 med hensyn til deres likviditets- og solvensprofiler yderligere, at investorer, der opererer på markedsvilkår, ikke ville investere i finansielle instrumenter såsom virksomhedsobligationer med et lavt finansielt afkast, hvor udstederen samtidig udgør en stor likviditets- og solvensrisiko. Kommissionen mener derfor, at kun investorer, der har anden motivation end finansielt investeringsafkast, såsom overholdelse af den retlige forpligtelse til at yde finansiering til virksomheder i tilskyndede industrier, vil foretage en sådan investering.

3.5.4.2. Finansielle institutioner, der optræder som offentlige organer

(621) Ifølge Bloombergs "China bond market insight 2022" tegner de obligationer, der er noteret på interbankmarkedet for obligationer, sig desuden for 88 % af den samlede obligationshandel ([209]). Ifølge den samme undersøgelse er de fleste investorer institutionelle investorer, herunder finansielle institutioner. Forretningsbankerne repræsenterer nærmere bestemt 57 % af investorerne, og banker, der følger politiske retningslinjer, udgør 3 % ([210]). Derfor er investorer, der køber obligationer, hovedsagelig kinesiske banker, herunder statsejede banker.

(622) På baggrund af ovenstående fandt Kommissionen, at der er en række beviser, ifølge hvilke en stor del af investorerne i virksomhedsobligationer udstedt af virksomhederne i stikprøven er finansielle institutioner, som har en retlig forpligtelse til at yde kreditstøtte til BEV-producenter.

(623) Som beskrevet i betragtning 612 kræver artikel 16 i værdipapirlovgivningen og artikel 12 i forskrifterne om forvaltning af virksomhedsobligationer, at en offentlig udstedelse af virksomhedsobligationer er i overensstemmelse med statens industripolitik. Det har den virkning, at obligationer kun kan udstedes til formål, der er i overensstemmelse med målene for GOC's planlægning vedrørende tilskyndede industrier som forklaret i betragtning 619. De institutionelle investorer, som i henhold til betragtning 620 i vid udstrækning er forretningsbanker og banker, der følger politiske retningslinjer, skal følge de i afgørelse nr. 40 fastlagte politiske retningslinjer, der sammenholdt med det vejledende katalog over den industrielle omstrukturering giver mulighed for særbehandling af visse projekter inden for visse tilskyndede industrier, herunder BEV-industrien. Denne fordelsbehandling af alle grupperne i stikprøven førte til beslutningen om at investere i virksomhedsobligationer udstedt med en rentesats, der ikke afspejler markedsbaserede kriterier.

(624) Som beskrevet i afsnit 3.5.1.1 er disse finansielle institutioner endvidere kendetegnet ved en stærk statslig tilstedeværelse, og GOC har mulighed for at udøve en reel indflydelse på disse. Den generelle retlige ramme, inden for hvilken disse finansielle institutioner opererer, gælder også for obligationer. Desuden findes der en supplerende detaljeret lovgivningsmæssig ramme for grønne obligationer.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, s. 15.
([210]) Idem, s. 33.

(625) I afsnit 3.5.1.1 konkluderede Kommissionen, at statsejede finansielle institutioner er offentlige organer, jf. grundforordningens artikel 2, litra b), sammenholdt med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), og at de under alle omstændigheder anses for af GOC at have fået overdraget eller være blevet pålagt funktioner, der normalt udføres af staten, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv). I afsnit 3.5.1.9 konkluderede Kommissionen, at private finansielle institutioner også har fået overdraget eller er blevet pålagt funktioner af staten.

(626) Kommissionen søgte også at få konkrete beviser for udøvelsen af reel kontrol gennem konkrete udstedelser af obligationer. Den undersøgte derfor den generelle retlige ramme, jf. betragtning 611-619, kombineret med de konkrete undersøgelsesresultater.

(627) Kommissionen fandt, at obligationerne blev udstedt med en rente, der lå under det niveau, der burde have været forventet i betragtning af virksomhedernes finansielle situation og kreditrisiko, herunder den risikofrie referencesats, der blev offentliggjort af NIFC, som omhandlet i betragtning 632.

(628) I praksis påvirkes rentesatserne på obligationer af kreditvurderingen på samme måde som for lån. Som Kommissionen konkluderede i betragtning 481 er det lokale kreditvurderingsmarked imidlertid fordrejet, og kreditvurderingerne er upålidelige.

(629) I lyset af ovenstående konkluderede Kommissionen, at de kinesiske finansielle institutioner fulgte de politiske instrukser i afgørelse nr. 40 og i de relevante retningslinjer vedrørende grønne obligationer ved at yde præferentiel finansiering til virksomheder, der tilhører en tilskyndet industri, og således handlede enten som offentlige organer, jf. grundforordningens artikel 2, litra b), eller som organer, der har fået overdraget eller er blevet pålagt funktioner af staten, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv).

(630) Ved at organisere udstedelsen af en obligation med en rente under markedsrenten svarende til udstederens faktiske risikoprofil, jf. afsnit 3.5.2.3, og ved at acceptere at investere i sådanne erhvervsobligationer gav de finansielle institutioner de stikprøveudtagne producenter en fordel.

3.5.4.3. Specificitet

(631) Kommissionen var af den opfattelse, at præferentiel finansiering gennem obligationer er specifik, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da obligationerne ikke kan udstedes uden godkendelse af statslige myndigheder, og værdipapirlovgivningen fastsætter, at udstedelsen af obligationer skal være i overensstemmelse med statens industripolitikker. Som allerede nævnt i betragtning 439 og 619 betragtes BEV-industrien som en tilskyndet industri i det vejledende katalog over omstrukturering af industrien.

(632) Hvad angår grønne obligationer, kan de kun udstedes af virksomheder, der er aktive inden for visse industrielle aktiviteter, og som er opført i et katalog over grønne industrielle aktiviteter.

3.5.4.4. Beregning af subsidiebeløbet

(633) Da obligationer kort sagt er en anden form for gældsinstrument, som i princippet svarer til lån, og da beregningsmetoden for lån allerede er baseret på en kurv af obligationer, besluttede Kommissionen at følge beregningsmetoden for lån som beskrevet i afsnit 3.5.2.3. Det betyder, at det relative spread mellem virksomheds-obligationer med AA-rating udstedt i USD og virksomhedsobligationer med B-rating udstedt i USD med samme løbetid anvendes på de PBOC's basislånerentesats, for at fastsætte en markedsbaseret obligationsrente, som derefter sammenlignes med den af virksomheden faktisk betalte rentesats med henblik på at kunne beregne fordelen.

(634) Som anført i betragtning 378 blev det konstateret, at mindst en virksomhed i Geely Group havde udstedt ABS, der var gældende i UP, og som gruppen ikke havde fremlagt oplysninger om. For denne virksomhed var beregningen af subsidiebeløbet baseret på offentligt tilgængelige oplysninger, nemlig oplysninger udstedt til investorer på børser og den fordel, der blev konstateret for den anden samarbejdsvillige gruppe i stikprøven.

(635) Som nævnt i betragtning 329 indsendte flere virksomheder i SAIC Group ikke spørgeskemabesvarelser. Dette var navnlig tilfældet for flere gruppevirksomheder, der var specialiseret i finansieringsaktiviteter. For disse virksomheder var beregningen af subsidiebeløbet baseret på oplysningerne om obligationernes størrelse, start- og slutdato og rentesatser, som enten fremgik af offentligt tilgængelige regnskaber eller i oplysninger udstedt til investorer på børser.

3.5.4.5. Konklusion vedrørende præferentiel finansiering: andre former for finansiering

(636) Kommissionen fastslog, at alle de stikprøveudtagne grupper af eksporterende producenter nød godt af præferentiel finansiering i form af kreditlinjer, bankveksler og konvertible obligationer. Da der er tale om et finansielt bidrag, en fordel for de eksporterende producenter og specificitet, anså Kommissionen disse former for præferentiel finansiering for at være udligningsberettigede subsidier.

(637) Den subsidiesats, der blev fastsat for den præferentielle finansiering beskrevet ovenfor i undersøgelsesperioden for de stikprøveudtagne grupper af virksomheder, var på:

Præferentiel finansiering: andre former for finansiering

Virksomhedens navn	Subsidiesats
BYD Group	3,60 %
Geely Group	3,30 %
SAIC Group	8,27 %

3.6. **Tilskudsordninger**

(638) Kommissionen konstaterede, at alle tre stikprøveudtagne grupper af virksomheder nød godt af en række forskellige tilskudsordninger.

3.6.1. *Direkte tilskud i form af pengemidler*

(639) Kun én af de stikprøveudtagne eksporterende grupper, BYD Group, fremlagde de underliggende oplysninger om de tilskud, der blev modtaget i undersøgelsesperioden. De to andre stikprøveudtagne eksporterende grupper anførte ikke noget retsgrundlag for de modtagne tilskud, og beregningen af subsidiebeløbet i forbindelse med de direkte tilskud i form af pengemidler til disse eksporterende grupper blev derfor baseret på de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 28.

(640) De tilskud, som BYD Group modtog, vedrørte teknologi, innovation og udvikling, køb af anlægsaktiver, industriel støtte og industrifremme samt tilskud i form af pengemidler i forbindelse med arbejdskraft, beskatning og forskellige andre formål.

a) Retsgrundlag

(641) Tilskuddene til BYD Group blev ydet af myndigheder på nationalt niveau, provins-, by- eller distriktsniveau, og alle forekom at være specifikke for gruppen eller specifikke med hensyn til geografisk beliggenhed eller industritype. Der blev ikke fremlagt detaljerede oplysninger om, i henhold til hvilken bestemt lov disse fordele blev ydet, og om der i det hele taget var noget retsgrundlag for dem. Kommissionen modtog dog for samtlige tilskud en kopi af et dokument udstedt af en offentlig myndighed, der ledsagede tilskuddet (omtalt som "meddelelsen").

b) Undersøgelsesresultater

(642) I betragtning af det store antal tilskudsordninger, som Kommissionen konstaterede i BYD Groups regnskaber, gives der kun et sammendrag af de vigtigste resultater i denne forordning. BYD Group fik i det særlige fremlæggelsesdokument præsenteret beviser for, at der fandtes en lang række tilskud og at virksomheden reelt var blevet tildelt disse af forskellige kinesiske myndighedsniveauer under GOC.

(643) Med hensyn til de to andre stikprøveudtagne eksporterende grupper fandt Kommissionen, at de i deres spørgeskemabesvarelser kun havde anført det samlede tilskudsbeløb, som de havde modtaget, med en sondring mellem tilskud i forbindelse med indtægter og tilskud i forbindelse med aktiver, og at de ikke var villige til at give en mere detaljeret oversigt over de forskellige modtagne tilskud og retsgrundlaget herfor.

(644) Kommissionen fandt, at der blandt de instrumenter, hvorigennem GOC styrer udviklingen af BEV-sektoren, er direkte statslige subsidier. Disse subsidier blev bekræftet i de offentligt tilgængelige årsrapporter fra de stikprøveudtagne eksporterende producenter samt under kontrolbesøgene og blev anført som andre indtægter eller som udskudte indtægter i de eksporterende producenters regnskaber.

c) Konklusion

(645) Disse tilskud udgjorde subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), og artikel 3, stk. 2, i form af en overførsel af midler fra GOC som tilskud til de stikprøveudtagne grupper af virksomheder, hvilket dermed medførte en fordel.

(646) De fleste af disse midler bogførtes som statsstøtte i de stikprøveudtagne eksporterende producenters regnskaber. Kommissionen opfattede de detaljerede oplysninger, som BYD Group havde fremlagt, om disse tilskud som positive beviser for subsidiering, hvorved der blev opnået en fordel.

(647) Kommissionen vurderede alle de tilskud, som BYD Group havde modtaget, og konstaterede, at ikke alle tilskuddene var specifikke for produktionen af BEV'er. Disse tilskud vedrørte teknologi, innovation og udvikling, køb af anlægsaktiver samt industriel støtte og industrifremme og blev betragtet som specifikke, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), og artikel 4, stk. 3, da de baseret på de dertil knyttede dokumenter fra BYD Group synes at være begrænset til visse virksomheder, visse industrier såsom BEV-industrien, eller specifikke projekter i bestemte regioner.

(648) Disse tilskud opfyldte desuden ikke kravene om ikke-specificitet, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra b), da betingelserne for støtteberettigelse og de faktiske udvælgelseskriterier for, om virksomhederne er støtteberettigede, ikke er gennemsigtige eller objektive og ikke finder automatisk anvendelse.

(649) Da de to andre stikprøveudtagne eksporterende grupper ikke fremlagde detaljerede oplysninger om de tilskud, de modtog, baserede Kommissionen sine konklusioner på grundforordningens artikel 28 og konkluderede, at alle de tilskud, som disse grupper havde modtaget, var specifikke og vedrørte produktionen af den pågældende vare.

d) Beregning af subsidiebeløbet

(650) Fordelen blev beregnet som det beløb, der blev modtaget i UP eller fordelt på undersøgelsesperioden, hvor beløbet blev afskrevet over brugstiden for det anlægsaktiv, som det tilskud, der blev modtaget før undersøgelsesperioden, vedrørte.

(651) De subsidiesatser, der blev fastsat for alle tilskudsordninger i undersøgelsesperioden for de stikprøveudtagne eksporterende producenter, var som følger:

Tilskud

Virksomhedens navn	Subsidiesats
BYD Group	0,61 %
Geely Group	2,31 %
SAIC Group	8,56 %

3.6.2. *Skattemæssig subsidieringspolitik til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi*

(652) Undersøgelsen fastslog, at GOC, både på centralt og subcentralt plan, overførte midler til BEV-producenterne i form af kontante udbetalinger pr. enhed af BEV'er solgt i Kina, hvilket var en direkte fordel for BEV-producenterne. Dette udgør en direkte overførsel af midler til BEV-producenterne baseret på deres salg i Kina.

(653) Ordningen gælder for køretøjer på alternativ energi ("NEV'er"), herunder BEV'er, der sælges på hjemmemarkedet. Størrelsen af de kontante udbetalinger fastsættes på centralt forvaltningsniveau og varierer afhængigt af den periode, hvor salget fandt sted, og typen af NEV'er (f.eks. batteridrevne elkøretøjer eller pluginhybrider).

(654) Programmet er begrænset til salg af NEV-modeller, der er opført i et katalog, som offentliggøres af GOC. For at modtage udbetalinger skal BEV-producenterne hvert år indsende en omfattende likvidationsrapport sammen med detaljerede oplysninger om deres salg fra det foregående år. Dette omfatter salgsfakturaer, varernes tekniske specifikationer og oplysninger om registrering af køretøjer. Når oplysningerne er indsendt, kontrollerer de relevante myndigheder på forskellige forvaltningsniveauer de fremlagte data. Derefter overføres midlerne til producenterne.

a) Retsgrundlag

(655) Retsgrundlaget for denne ordning er meddelelsen om økonomisk støttepolitik til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi fra 2016 til 2020 ([2015] nr. 134), som blev revideret ved finansministeriets meddelelse om tilpasning af politikken for økonomiske subsidier til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi ([2016] nr. 958), som blev yderligere ændret ved meddelelsen om økonomisk støttepolitik til forbedring af fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi ([2020] nr. 86) og meddelelsen om økonomisk subsidieringspolitik til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi i 2022 ([2021] nr. 466).

b) Resultater af undersøgelsen

GOC's hensigt om at støtte den indenlandske BEV-industri

(656) I modsætning til GOC's og andre parters påstand om, at disse subsidier havde til formål at gavne forbrugerne, fremgik det af undersøgelsen, at formålet med ordningen var at øge de indenlandske producenters salg ved hjælp af statslige midler. Programmet er udformet med henblik på at fremme udviklingen af NEV-industrien og er specifikt rettet mod NEV-producenter (og altså ikke forbrugerne).

(657) Hovedformålet med denne subsidieordning var at fremme en hurtigere udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi, herunder BEV-industrien. Nærmere bestemt hedder det i meddelelsen om økonomisk støttepolitik til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi fra 2016 til 2020: *"For at opretholde den politiske kontinuitet og støtte en fremskyndet udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi vil finansministeriet, ministeriet for videnskab og teknologi og ministeriet for industri og informationsteknologi samt den nationale udviklings- og reformkommission ("de fire ministerier og kommissioner") fortsat gennemføre subsidieringspolitikker til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi fra 2016 til 2020 i overensstemmelse med kravene i de vejledende udtalelser fra statsrådet om at støtte fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi" (Guobanfa [2014] nr. 35)*. Senere ændringer og revisioner indeholder lignende formuleringer ([211]).

(658) NEV-producenter står i centrum for den økonomiske subsidieringspolitik snarere end forbrugere. Ordningen er rettet mod NEV-producenter, som skal opfylde kravene for at modtage udbetalinger; samtidig skal de indsende oplysninger om deres produktions- og salgsproces. Dette omfatter indsendelse af tidligere års rapporter om beregning af kapitalgrundlaget sammen med oplysninger om varesalg, aktiviteter, herunder salgsfakturaer, varens tekniske parametre og oplysninger om registrering af køretøjer. De blev desuden opfordret til at udvikle overvågnings- og kontrolplatforme til indberetning af disse oplysninger.

(659) NEV-producenterne (og de lokale myndigheder) var også den direkte målgruppe for en sanktionsmekanisme i tilfælde af svig, og den retlige ramme fastsætter, at der skal gribes direkte ind over for de producerende virksomheder, der modtager subsidier på ulovlig vis.

([211]) Meddelelse fra finansministeriet om tilpasning af skattemæssig subsidieringspolitik til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi (CaiJian [2016] nr. 958), meddelelse om politikken for skattemæssige subsidiering til forbedring af fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi (CaiJian [2020] nr. 86) og meddelelse om skattemæssig subsidieringspolitik til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi i 2022 (CaiJian [2021] nr. 466).

(660) Endelig ophørte ordningen den 31. december 2022 hovedsagelig af årsager, der bl.a. vedrørte udviklingen af NEV-industrien i Kina. Som anerkendt af GOC ([212]) besluttede den at afslutte ordningen, da den fandt, at den kinesiske NEV-industri havde nået et passende udviklingsniveau og et passende omfang.

(661) Desuden viser det forhold, at ordningen var begrænset til indenlandsk producerede NEV'er, at formålet med ordningen var at udvikle produktionen snarere end forbruget af BEV'er. Kommissionen fastslog nemlig, at ingen importerede køretøjer var omfattet af denne ordning. GOC blev specifikt anmodet om at fremlægge oplysninger om, i hvilket omfang importerede BEV'er nød godt af ordningen i dens løbetid. GOC hævdede, at importerede BEV'er var berettigede til denne ordning, men GOC anerkendte, at denne form for subsidier aldrig var blevet ydet til importerende virksomheder eller udenlandske producenter. GOC var faktisk ikke i stand til at påvise, at der fandtes en procedure for udenlandske producenter eller importører med henblik på at anmode om og modtage midler under den økonomiske subsidieringspolitik. Desuden kunne NEV'er ifølge de foreliggende oplysninger ([213]) kun subsidieres, hvis batteriet blev fremstillet af en kinesisk virksomhed. Som følge heraf konkluderedes det, at denne ordning kun har gavnet BEV-producenter i Kina og kun var tiltænkt dem.

Ordningens varighed, de lokale myndigheders rolle samt parallelle ordninger

(662) Som forklaret i betragtning 641-659 er NEV'er, der blev solgt efter den 31. december 2022, ikke længere berettigede til støtte under den økonomiske subsidieringspolitik. Undersøgelsen viste imidlertid, at BEV-producenterne fortsat nød godt af denne subsidieordning i undersøgelsesperioden og i en længere periode efter undersøgelsesperioden fortsat vil drage fordel af midler modtaget under denne ordning.

(663) Overførslen af midler vedrørende alle støtteberettigede BEV'er, der blev solgt og registreret i 2020, fandt for eksempel først sted ved udgangen af 2023. Undersøgelsen viste også, at der i undersøgelsesperioden blev overført midler til stikprøveudtagne eksporterende producenter for biler, der blev solgt i 2018. Kommissionen konkluderede derfor, at BEV-producenterne fortsat vil drage fordel af direkte overførsel af pengemidler under denne ordning i årene efter undersøgelsesperioden.

(664) Undersøgelsen viste endvidere, at de lokale myndigheder under GOC's direkte eller indirekte vejledning har indført et stort antal lignende ordninger, hvoraf nogle ligger tæt op ad den nationale ordning. Disse lokale initiativer har det fælles mål, at de tilskynder til produktion af BEV'er, hvilket vil resultere i fortsat støtte til kinesiske BEV-producenter.

c) Fordel

(665) I UP nød BEV-producenterne godt af direkte kontantudbetalinger fra GOC på grundlag af deres indberettede salg.

(666) De stikprøveudtagne producenter og GOC hævdede, at subsidierne primært gavner forbrugerne og ikke producenterne, da producenterne angiveligt ville videreføre subsidierne til forbrugerne på vegne af regeringen, når de sælger køretøjerne. Når BEV-producenter under denne ordning sælger et køretøj på alternativ energi, fastsætter virksomheden en pris over for kunden. Den pris, der betales af kunden, er angiveligt resultatet af en tilbageføring af subsidiebeløbet fra en teoretisk basispris, som virksomheden har fastsat. Denne rabat tage højde for størrelsen af subsidiebeløbet. På den måde ser det ud til, at kunden betaler en reduceret pris, som virksomheden senere får godtgjort af staten.

(667) På trods af den påståede hensigt om at gavne forbrugerne er virkeligheden, at GOC direkte overførte midler i form af direkte kontantudbetalinger til BEV-producenter på grundlag af deres økonomiske aktivitet og rapporterede tidligere salg. Dette udgør utvetydigt et klart incitament til produktion af BEV'er og gav producenterne en håndgribelig fordel.

([212]) I henhold til meddelelsen om den økonomiske subsidieringspolitik til fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi i 2022 (Cai Jian [2021] nr. 466).

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

(668) Undersøgelsen viste desuden, at tilstedeværelsen eller fraværet af subsidierne ikke stemte overens med den endelige pris, som forbrugerne skulle betale. Subsidierne havde ingen mærkbar indvirkning på den pris, der blev opkrævet over for forbrugerne, hverken før eller efter ophævelsen.

(669) Der foreligger beviser for, at forbrugerpriserne for repræsentative modeller forblev stabile eller endda faldt hos alle tre stikprøveudtagne virksomheder efter den formelle afslutning af den økonomiske subsidieordning i december 2022. Hvis priserne på de køretøjer, der blev solgt i 2022, i løbet af ordningens løbetid var blevet nedsat med subsidiebeløbet, skulle priserne på disse køretøjer være steget med det samme beløb i januar 2023, hvor køretøjet ikke længere var støtteberettiget.

(670) Dette var dog ikke tilfældet. Enten forblev priserne på disse modeller de samme eller også faldt de gradvist i resten af undersøgelsesperioden. Subsidierne i 2022 gavnede derfor ikke forbrugerne med hensyn til at opnå lavere priser. I stedet fastsatte producenterne priser, der gjorde det muligt for dem at opnå det fulde subsidiebeløb.

(671) Undersøgelsen viste desuden, at GOC ikke gennemførte nogen foranstaltninger for at sikre, at fordelene ved subsidierne blev væltet over på kunderne, og prisfastsættelsen blev overladt til producenternes skøn. Denne ordning havde gennem sin udformning og funktion således til formål at begunstige NEV-producenter.

(672) På grund af den tidsmæssige uoverensstemmelse mellem salget af BEV'er og udbetalingen af offentlige midler, som producenterne ikke er i stand til at forudsige, kan usikkerheden med hensyn til udbetalingstidspunktet strække sig til op til fire år. Som følge heraf realiseres fordelen for producenterne fuldt ud, når udbetalingerne endelig modtages.

d) Specificitet

(673) Subsidierne er specifikke, da de kun er rettet mod NEV-industrien, herunder BEV-industrien. Blandt BEV-producenterne gavnede ordningen desuden kun BEV-producenter i Kina og var kun tiltænkt dem.

e) Konklusion

(674) Kommissionen var af den opfattelse, at den økonomiske subsidiepolitik, som er beskrevet ovenfor, udgør subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), da der ydes et finansielt bidrag i form af direkte overførsel af midler, hvorved den berørte virksomhed opnår en fordel.

f) Beregning af subsidiebeløbet

(675) Subsidierne blev ydet på grundlag af de mængder af BEV-enheder, der solgtes i Kina. Fordelen i undersøgelsesperioden blev beregnet på grundlag af de udbetalinger, som de stikprøveudtagne producenter modtog for BEV'er under denne ordning i undersøgelsesperioden.

(676) Den subsidiesats, der blev fastsat for denne ordning i undersøgelsesperioden for de eksporterende producenter i stikprøven, er på:

Virksomhedens navn	Subsidiesats
BYD Group	2,18 %
Geely Group	2,14 %
SAIC Group	2,28 %

3.7. **Statslig levering af varer og tjenesteydelser mod utilstrækkeligt vederlag**

3.7.1. *Statslig indrømmelse af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag*

(677) Al jord i Kina ejes enten af staten eller af et kollektiv bestående enten af landsbyer eller byområder, inden ejendomsretten til jorden eller brugsrettigheden til jorden (equitable title) kan patenteres eller overdrages til virksomheder eller individuelle ejere. Al jord i byområder er statsejet, og al jord i landdistrikter er ejet af landsbyer eller byområder.

(678) I henhold til Kinas forfatning og jordlovgivningen kan virksomheder og enkeltpersoner imidlertid købe "brugsrettigheder til jord". For jord til industriel anvendelse er lejemålet normalt på 50 år med mulighed for forlængelse i yderligere 50 år.

a) Retsgrundlag/retlige rammer

(679) Bestemmelsen om brugsrettigheder til jord i Kina hører under Folkerepublikken Kinas lov om jordforvaltning (Land Administration Law ([214])). Desuden indgår følgende dokumenter også som en del af retsgrundlaget:

1) Folkerepublikken Kinas lov om ejendomsret (Property Law of the People's Republic of China) (bekendtgørelse nr. 62 fra Folkerepublikken Kinas præsident) ([215])

2) Folkerepublikken Kinas lov om jordforvaltning (Land Administration Law of the People's Republic of China) (bekendtgørelse nr. 28 fra Folkerepublikken Kinas præsident) ([216])

3) Folkerepublikken Kinas lov om forvaltning af fast ejendom i byområder (Urban Real Estate Administration) (bekendtgørelse nr. 29 fra Folkerepublikken Kinas præsident) ([217])

4) midlertidige forskrifter fra Folkerepublikken Kina om tildeling og overførsel af retten til anvendelse af statsejet jord i byområder (Interim Regulations of the People's Republic of China Concerning the Assignment and Transfer of the Right to the Use of the State-owned Land in the Urban Areas) (dekret nr. 55 fra Folkerepublikken Kinas Statsråd) ([218])

5) bekendtgørelse gennemførelse af Folkerepublikken Kinas lov om jordforvaltning (Regulation on the Implementation of the Land Administration Law of the People's Republic of China) (bekendtgørelse [2014] nr. 653 fra Folkerepublikken Kinas Statsråd) ([219])

6) bestemmelse om tildeling af brugsrettighed til statsejede byggegrunde gennem indkaldelse af bud, auktion og notering (Assignment of State-owned Construction Land Use Right through Bid Invitation, Auction and Quotation) (meddelelse nr. 39 fra CSRC) ([220]) og

7) meddelelse fra Statsrådet om relevante spørgsmål i forbindelse med øget kontrol af jord (Notice on the Relevant Issues Concerning the Strengthening of Land Control) (Guo Fa (2006) nr. 31) ([221]).

b) Resultater af undersøgelsen

(680) I henhold til artikel 10 i bestemmelsen om tildeling af brugsrettighed til statsejede byggegrunde gennem indkaldelse af bud, auktion og notering fastsætter lokale myndigheder priserne på jord i henhold til ordningen for vurdering af jord i byområder, der opdateres hvert tredje år, og i henhold til regeringens industripolitik.

(681) I tidligere undersøgelser ([222]) har Kommissionen konstateret, at priserne for brugsrettigheder til jord i Kina ikke var repræsentative for en markedspris, der bestemmes af udbud og efterspørgsel på det frie marked, eftersom det blev konstateret, at auktionssystemet var uklart, uigennemsigtigt og ikke fungerer i praksis, og det blev konstateret, at priserne fastsættes vilkårligt af myndighederne. Som nævnt i foregående betragtning fastsætter myndighederne priserne i henhold til ordningen for vurdering af jord i byområder, i henhold til hvilken det kræves, at de blandt andre kriterier også skal tage hensyn til industripolitikken ved prisfastsættelse af jord til industriel anvendelse.

(682) Den nuværende undersøgelse viste ingen væsentlige ændringer i denne henseende. Kommissionen konstaterede f.eks., at de fleste af de stikprøveudtagne grupper af virksomheder opnåede deres brugsrettigheder til jord til nøjagtigt den pris, som de lokale myndigheder havde tilbudt i en udbudsprocedure.

([214]) Se Kinas lov om jordforvaltning af 25. juni 1986, som ændret, som kan ses på: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Se Kinas lov om ejendomsret af 16. marts 2007, som ændret, som kan ses på: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Se bekendtgørelse om gennemførelse af Folkerepublikken Kinas lov om jordforvaltning af 27. december 1998, som ændret, som kan ses på: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Se https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Se https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Se https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Se 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]) Se https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Se sagen om varmvalsede flade produkter, betragtning 295-299, sagen om dæk, betragtning 488-490, sagen om stoffer af glasfiber, betragtning 500-502, sagen om optiske fiberkabler, betragtning 541-543, sagen om omformningsfolie af aluminium, betragtning 540-548.

(683) Ovennævnte beviser er i modstrid med GOC's påstande om, at de priser, der blev betalt for brugsrettigheder til jord i Kina, er repræsentative for en markedspris, som bestemmes ved frit udbud og fri efterspørgsel på markedet.

c) Konklusion

(684) Resultaterne af denne undersøgelse bekræfter, at situationen vedrørende køb af brugsrettigheder til jord i Kina er uigennemsigtig, og at priserne blev fastsat vilkårligt af myndighederne.

(685) I overensstemmelse hermed bør GOC's indrømmelse af brugsrettigheder til jord betragtes som subsidier i henhold til grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iii), og artikel 3, stk. 2, idet der leveres varer, som medfører en fordel for modtagervirksomhederne. Som forklaret i betragtning 676-679 findes der ikke noget fungerende marked for jord i Kina, og anvendelsen af et eksternt benchmark (jf. betragtning 688) viser, at det beløb, de stikprøveudtagne eksporterende producenter har betalt for brugsrettighederne til jord, ligger et godt stykke under den normale markedspris.

(686) I forbindelse med præferentiel adgang til jord til industriel anvendelse for virksomheder, der tilhører bestemte industrier, bemærkede Kommissionen, at den pris, der fastsættes af de lokale myndigheder, skal tage hensyn til regeringens industripolitik, jf. betragtning 680. Inden for denne industripolitik er BEV-industrien opført som en tilskyndet industri. I henhold til Statsrådets afgørelse nr. 40 skal de offentlige myndigheder desuden tage hensyn til "det vejledende katalog over industriel omstrukturering" (The Guiding Catalogue of the Industrial Restructuring) og industripolitikken, når de indrømmer jord. Af artikel XVIII i afgørelse nr. 40 fremgår det klart, at industrier, der er begrænset ("restricted"), ikke får adgang til brugsrettigheder til jord. Som følge heraf er subsidierne specifikke i henhold til grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), og artikel 4, stk. 2, litra c), da bestemmelsen om præference ved indrømmelse af jord er begrænset til virksomheder, der tilhører bestemte industrier, i dette tilfælde BEV-industrien, og regeringens praksis på dette område er uklar og uigennemsigtig.

d) Beregning af subsidiebeløbet

(687) Som i de tidligere undersøgelser ([223]) og i overensstemmelse med grundforordningens artikel 6, litra d), nr. ii), blev jordpriser fra Det Særskilte Toldområde Taiwan, Penghu, Kinmen og Matsu ("Kinesisk Taipei") anvendt som et eksternt benchmark ([224]). Den fordel, som modtagerne har opnået, beregnes ved at tage højde for forskellen mellem det beløb, som hver af de stikprøveudtagne eksporterende producenter faktisk havde betalt (dvs. den faktiske pris, der betales i henhold til kontrakten, og eventuelt den pris, der er anført i kontrakten fratrukket godtgørelser/tilskud fra de lokale myndigheder) for brugsrettigheder til jord, og det beløb, som normalt skulle have været betalt på grundlag af benchmarket i Kinesisk Taipei.

(688) Kommissionen betragter Kinesisk Taipei som et egnet eksternt benchmark af følgende årsager:

— det sammenlignelige niveau for økonomisk udvikling, BNP og den økonomiske struktur i Kinesisk Taipei og de fleste provinser og byer i Kina, hvor de stikprøveudtagne eksporterende producenter er beliggende

— den fysiske nærhed mellem Kina og Kinesisk Taipei

— den høje grad af industriel infrastruktur både i Kinesisk Taipei og i mange provinser i Kina

— de stærke økonomiske bånd og den omfattende grænseoverskridende handel mellem Kinesisk Taipei og Kina

— den store befolkningstæthed i mange af provinserne i Kina og Kinesisk Taipei

— ligheden mellem den type jord og de transaktioner, som anvendes til at beregne det relevante benchmark i Kinesisk Taipei og Kina, og

— de fælles demografiske, sproglige og kulturelle karakteristika ved Kinesisk Taipei og Kina.

([223]) Se sagen om dæk, sagen om stoffer af glasfiber, sagen om optiske fiberkabler og sagen om omformningsfolie af aluminium.

([224]) Som stadfæstet af Retten i sag T-444/11, Gold East Paper og Gold Huacheng Paper mod Rådet, Rettens dom af 11. september 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Efter den metode, der blev anvendt i tidligere undersøgelser ([225]), brugte Kommissionen den gennemsnitlige pris pr. kvadratmeter jord i Kinesisk Taipei korrigeret for inflation og udvikling i BNP fra og med datoerne i de respektive kontrakter om brugsrettigheder til jord. Oplysningerne om priserne på jord til industriel anvendelse fra 2013 blev indhentet på webstedet for Industrial Bureau of the Ministry of Economic Affairs i Taiwan ([226]). For tidligere år blev priserne rettet til på grundlag af inflation og udvikling i BNP pr. indbygger i løbende priser i USD for Kinesisk Taipei som offentliggjort af IMF for 2013.

(690) Den subsidiesats, der blev fastsat for disse subsidier i undersøgelsesperioden for de stikprøveudtagne eksporterende producenter, er på:

Virksomhedens navn	Subsidiesats
BYD Group	1,20 %
Geely Group	0,84 %
SAIC Group	0,67 %

3.7.2. *Statslig levering af batterier og væsentlige inputmaterialer til produktionen af batterier (nemlig lithium-jernphosphat) mod utilstrækkeligt vederlag*

a) Indledning

(691) I notatet om bevisernes tilstrækkelighed fandt Kommissionen, at der synes at være et stort antal specifikke planer, hvorved GOC eller lokale myndigheder yder støtte specifikt til udviklingen af råmaterialer og inputmaterialer til produktionen af BEV'er og til batterier. Dokumentationen i notatet om bevisernes tilstrækkelighed viste, at GOC skabte en ramme, hvor alle niveauer i BEV-industrikæden støttes, lige fra udvinding af vigtige råmaterialer til produktion af input, der skal anvendes til produktion af inputmateriale midtvejs forsyningskæden, og til den endelige vare, med henblik på at udvikle BEV-industrien hurtigt og kraftfuldt. Dette blev bekræftet i en analyse, som Kommissionen gennemførte, hvoraf det fremgår, at GOC betragter leverandører af råmaterialer og batterier i forudgående produktionsled som en del af en bredere ramme for udvikling og fremme af BEV-industrien som helhed.

(692) Lithium, kobolt, nikkel og kobber (anvendt i form af kobberfolie), aluminium (også anvendt i form af aluminiumsfolie og som aluminiumsbånd til indkapsling af cellerne), og grafit er de vigtigste råmaterialer, der anvendes i batterier af lithiumjernphosphat ("lithium" eller "LFP") og i batterier af nikkel-mangan-koboltoxider (NMC-batterier). Begge batterityper hører under den overordnede gruppe af såkaldte "lithium-ion-batterier". Kommissionen konstaterede, at BYD Group var den eneste vertikalt integrerede eksporterende BEV-producent i stikprøven, der producerer LFP-batterier til BEV'er. Kommissionen indsamlede oplysninger fra BYD Group, om de råmaterialer, der anvendes i produktionen af celler til batteripakken (dvs. aluminiumsbånd, aluminiumsfolie, kobberfolie, grafit og LFP). I betragtning af den betydning, som LFP har i produktionsprocessen for batterier (LFP udgør ca. [25-35 %] af produktionsomkostningerne ved batterier), fokuserede Kommissionen sin undersøgelse i den foreløbige fase på levering af LFP mod utilstrækkeligt vederlag.

(693) I løbet af undersøgelsen fandt Kommissionen navnlig, at den eneste vertikalt integrerede gruppe indkøbte LFP fra både forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører til produktion af BEV-batterier. LFP er den type lithium, der anvendes i LFP-batterier og fremstilles ved at blande lithiumcarbonat med jernphosphat. LFP er den vigtigste komponent i battericellerne og tegner sig samlet set for ca. [25-35] % af omkostningerne ved batteripakken.

(694) De to andre grupper (SAIC og Geely) købte deres batterier fra ikke forretningsmæssigt forbundne og forretningsmæssigt forbundne leverandører samt fra joint ventures med Contemporary Amperex Technology Company Limited ("CATL"). Batteripakken er den vigtigste omkostningsfaktor for BEV'er og udgør samlet set [40-50] % af produktionsomkostningerne.

([225]) Se sagerne om stoffer af glasfiber, stålprodukter, der er overtrukket med organisk materiale, solpaneler og optiske fiberkabler.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) I denne fase af proceduren fokuserede Kommissionen således på de vigtigste omkostningsfaktorer i produktionen af BEV'er, nemlig 1) levering af batterier for så vidt angår den ikke-integrerede eksporterende BEV-producent og 2) leveringen af LFP for så vidt angår den integrerede eksporterende BEV-producent som det vigtigste råmateriale, der anvendes i produktionen af batterier.

b) Manglende samarbejdsvilje og brug af de foreliggende faktiske oplysninger

(696) Som anført i afsnit 3.3.1.1 fremsendte GOC ikke – til trods for at være blevet anmodet herom – det specifikke spørgeskema til leverandører af råmaterialer og batterier til BEV'er til kendte leverandører i Kina. Desuden undlod GOC at fremlægge afgørende oplysninger om kendetegnene ved hjemmemarkedet for inputmaterialer til BEV'er i Kina og de økonomiske aktører på markedet.

(697) Eftersom Kommissionen ikke modtog nogen oplysninger fra GOC om den gældende lovgivningsmæssige ramme, navnlig hvad angår hjemmemarkedets struktur, prisfastsættelsesmekanismer og priser samt virksomheders aktieposter, fandt Kommissionen, at den ikke havde modtaget afgørende oplysninger, der var relevante for undersøgelsen.

(698) I mangel af oplysninger fra GOC med hensyn til antallet af og ejerskabet hos indenlandske leverandører af råmaterialer og batterier til BEV'er, var Kommissionen nødt til at gøre brug af de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28, stk. 1. I den forbindelse analyserede Kommissionen specifikke planer vedrørende den kinesiske industri for batterier til køretøjer på alternativ energi ("NEV'er"), som BEV'er er en del af, og situationen for råmaterialeleverandørerne til den vertikalt integrerede eksporterende producent og de forretningsmæssigt forbundne leverandører af batterier til de to ikke vertikalt integrerede eksporterende producenter i stikprøven. Hvor det var nødvendigt på grund af manglende oplysninger i sagsakterne, måtte Kommissionen drage konklusioner ud fra de foreliggende faktiske oplysninger og de oplysninger, der forelå i sagsakterne.

(699) Som påpeget i afsnit 3.3.2 undlod SAIC Group at fremlægge oplysninger om produktionsomkostninger, materialeregninger, varespecifikationer, herunder den kemiske sammensætning af de råmaterialer, der blev indkøbt fra leverandører, og listen over indkøb med dokumentation for hver enkelt transaktion for leverandører, selv om de blev anmodet herom. I den forbindelse fandt Kommissionen, at den manglede afgørende oplysninger, der var nødvendige for at nå frem til rimeligt nøjagtige konklusioner, og at den måtte basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger i overensstemmelse med grundforordningens artikel 28, stk. 1.

(700) For så vidt angår de ikke-integrerede eksporterende BEV-producenter kunne Kommissionen derfor kun basere sig på de oplysninger, der var indhentet fra Geely Group. I betragtning af at begge ikke-integrerede eksporterende BEV-producenter køber deres batterier fra lignende batterileverandører, og at Kommissionen kunne basere sine konklusioner vedrørende leveringen af batterier til Geely Group på data, der stammer direkte fra virksomhedens leverandører, er Kommissionen af den opfattelse, at oplysningerne om Geely Group udgør en rimelig erstatning for de oplysninger, der er nødvendige for at drage konklusioner for SAIC Group. Kommissionen baserede sig imidlertid stadig på de oplysninger, der var indsamlet fra SAIC Group, og som kunne verificeres, især navnene på leverandører af batterier til SAIC Group.

3.7.2.1. Statslig levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag

(701) For at fastslå, om der foreligger udligningsberettigede subsidier, skal tre elementer være til stede i henhold til grundforordningens artikel 3 og 4: 1) et finansielt bidrag 2) en fordel og 3) specificitet.

3.7.2.1.1. *Finansielt bidrag*

a) Batterileverandører, der optræder som "offentlige organer"

(702) Kommissionen undersøgte først, om batterileverandørerne kunne anses for at udgøre offentlige organer, således at leveringen af batterier mod utilstrækkeligt vederlag kunne tilskrives GOC, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a). Som nærmere forklaret i afsnit 3.5.1.1, betragtning 409-418, skal retsnormen for, om der er tale om et offentligt organ, fortolkes i overensstemmelse med WTO's retspraksis, der er beskrevet deri. På grundlag af den relevante retspraksis, som er omhandlet i betragtning 409-418, bør det undersøges, om de inputproducenter i Kina, der leverer inputmaterialer, er "offentlige organer" (dvs. enheder, der besidder, udøver eller har fået

overdraget beføjelse til at udøve statslige funktioner) under behørig hensyntagen til i) de retlige og økonomiske forhold i det land, hvor de undersøgte enheder opererer, ii) forholdet mellem de pågældende enheder og regeringen og iii) de relevante enheders centrale karakteristika og funktioner.

(703) Som påpeget i betragtning 416 understregede appelorganet desuden relevansen af den pågældende regerings manglende samarbejdsvilje med henblik på at drage konklusioner om, at nogle enheder er offentlige organer ([227]). I en situation, hvor en undersøgelsesmyndighed skal undersøge elementerne vedrørende forholdet mellem regeringen og visse enheder, der udøver statslige funktioner, er regeringen faktisk i besiddelse af de centrale oplysninger, der er nødvendige for at kunne træffe afgørelse om offentlige organer. Hvis regeringen tilbageholder sådanne oplysninger, kan undersøgelsesmyndigheden drage konsekvenser af den manglende samarbejdsvilje, herunder at de ønskede oplysninger f.eks. ville bekræfte afgørende statslig tilstedeværelse i disse enheder og udøvelse af meningsfuld kontrol over disse enheder. Beviser for formelle indicier for statsligt ejerskab, direkte kontrol fra statens side og statslig indgriben på markedet for at nå visse politiske mål kan således vise, at producenter af inputmaterialer har fået overdraget statslig beføjelse og udøver statslige funktioner, selv i en situation, hvor den pågældende stat ikke samarbejder.

(704) Endelig kræves det ikke, at de pågældende leverandører for at kunne betragtes som offentlige organer nødvendigvis skal være kontrolleret af GOC ved hvert enkelt salg af inputmaterialer til producenter i efterfølgende produktionsled. Det væsentligste spørgsmål er, om enhederne selv besidder de centrale karakteristika og funktioner, der ville kvalificere dem som offentlige organer.

1) *Retlige og økonomiske forhold i Kina*

(705) Som nærmere forklaret i betragtning 197-203 er de retlige og økonomiske forhold i Kina, hvorunder BEV-leverandørerne opererer, kendetegnet ved en stærk tilstedeværelse og omfattende kontrol fra regeringens side, hvor den udøver en afgørende indflydelse på ressourceallokeringen og priserne i den forbindelse. I forbindelse med analysen af den retlige og økonomiske situation, som GOC har skabt for levering af inputmaterialer til BEV'er mod utilstrækkeligt vederlag, er det derfor værd indledningsvist at minde om niveauet for GOC's og CCP's indgriben i den kinesiske økonomi (jf. navnlig betragtning 201).

(706) I overensstemmelse med den socialistiske markedsøkonomiske doktrin fremsætter GOC påstand om udformningen af landets økonomiske struktur, ikke mindst i lyset af forfatningens artikel 11, i henhold til hvilken regeringen også udtrykkeligt udøver tilsyn og kontrol med de ikkeoffentlige sektorer i økonomien (se navnlig betragtning 199), hvilket således omfatter selv privatejede leverandører af inputmaterialer til BEV'er. På grundlag af denne forfatningsmæssige forankring og med de eksisterende institutionelle og organisatoriske strukturer er GOC i stand til at forfølge sine politiske mål, navnlig gennem det omfattende planlægningssystem (se også betragtning 203) og gennem vedtagelsen af specifikke foranstaltninger, herunder støtte, til centrale aktører i tilskyndede sektorer.

(707) Som det vil blive beskrevet nedenfor, er udviklingen af inputmaterialer i forudgående led til produktion af batterier og selve batterierne indbyrdes forbundet, da udviklingen af inputmaterialer både i det forudgående produktionsled og midtvejs i forsyningskæden bidrager til udviklingen af BEV-sektoren. GOC har ikke blot fremlagt politikker og foranstaltninger til udvikling af BEV-sektoren og industrierne omkring den, men har skabt en overordnet ramme. Denne ramme viser, hvordan GOC griber ind på markedet, således at leverandører af inputmaterialer ikke er fri markedsaktører, men enheder, der udfører de statslige funktioner, de er blevet pålagt, nemlig at udvikle BEV-industrien. Derfor vil der i dette afsnit blive foretaget en analyse af både politiske målsætninger vedrørende materialer i forudgående produktionsled (dvs. vigtige inputmaterialer i produktionen af batterier) og inputmaterialer midtvejs i forsyningskæden såsom batterier samt specifikke foranstaltninger, som GOC har vedtaget for at forfølge disse mål.

([227]) Appelorganets rapport, *US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China)*, WT/DS379/AB/R, punkt 349.

2) *GOC's politiske mål om at udvikle BEV-industrien*

(708) Afsnit 3.1 indeholder en detaljeret beskrivelse af den relevante baggrund og kontekst, der forklarer den betydning, som GOC tillægger udviklingen af BEV-industrien, herunder gennem udviklingen af de industrier, der omgiver den, som afgørende for BEV-producenternes succes. Det overordnede politiske mål om at tilskynde BEV-sektoren, herunder gennem levering af inputmaterialer, fremgår af en lang række forskrifter og andre politikdokumenter og planer udstedt af forskellige statslige organer med henblik på at føre tilsyn med hvert aspekt af disse sektorer vedrørende batterier og/eller inputmaterialer hertil.

(709) Handlingsplanen fra 2017 om fremme af udviklingen af bilbatteriindustrien (*"batterihandlingsplanen fra 2017"*) ([228]), der bl.a. er omhandlet i betragtning 230-232, viser, hvordan regeringens politiske retningslinjer omfatter hele værdikæden for NEV'er.

(710) Denne plan blev vedtaget *"med henblik på at gennemføre statsrådets meddelelse om udarbejdelse af udviklingsplanen for industrien for energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi (2012-2020)" (Guofa [2012] nr. 22) og "Vejledende udtalelser fra statsrådets administrationskontor om fremskyndelse af fremme og anvendelse af køretøjer på alternativ energi" (Guobanfa [2014] nr. 35) (...) og for at fremme en sund og bæredygtig udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi*" ([229]). Desuden indeholder batterihandlingsplanen fra 2017 planer for en udvikling af batteriindustrien, som til gengæld skulle befordre udviklingen af NEV-industrien, som BEV-industrien er en del af (*"traktionsbatterier er kernen i elkøretøjer og nøglen til udviklingen af industrien for køretøjer på alternativ energi"*). Disse forbindelser mellem batteriplanen og de vigtigste planer til støtte for BEV-produktionen viser, at GOC tilskyndede til udvikling af batteriindustrien, da den er af afgørende betydning for udviklingen af BEV-sektoren. Den viser navnlig, at udviklingen af batteriindustrien har til formål at fremme udviklingen af BEV-industrien ved at reducere omkostningerne til levering af billigere batterier. Endelig viser den, at GOC indrømmer de indenlandske batteriproducenter en fortrinsstilling med henblik på at styrke dem og tilskynde dem til at trænge ind på markedet i udlandet.

(711) Ud over ovennævnte batterihandlingsplan fra 2017 er retsgrundlaget for de mest relevante regler og forskrifter følgende:

— Den 13. femårsplan for udvikling af strategiske industrier og vækstindustrier ([230])

— Den 14. femårsplan for udvikling af råmaterialeindustrien ("den 14. femårsplan for råmaterialer") ([231])

— Katalog over tilskyndede industrier i den vestlige region "(bekendtgørelse nr. 40 [2021])(*"kataloget over tilskyndede industrier*") ([232])

— Kataloget over retningslinjer for industriel omstrukturering (bekendtgørelse nr. 49 [2019]) (*"omstrukture-omstruktureringskataloget"*) ([233])

— Handlingsplanen for industrien for energieffektive køretøjer og køretøjer på alternativ energi (2012-2020) (*"NEV-planen for 2012-2020*") ([234])

— Vejledende udtalelser om øgede investeringer i strategiske vækstindustrier og om befordring af styrkede nye vækstpunkter og vækstcentre (bekendtgørelse nr. 1409 [2020]) (*"vejledende udtalelser om investeringer"*) ([235])

([228]) Kan ses på: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Kan ses på: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.
([230]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. En oversættelse til engelsk kan findes på https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) Planens fulde ordlyd kan ses på: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Kan ses på: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Kan ses på: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Kan ses på: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. En oversættelse til engelsk findes på https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— Bekendtgørelse fra ministeriet for industri og informationsteknologi og statsforvaltningen for markedsregulering om den koordinerede og stabile udvikling af industri- og forsyningskæden for lithium-ionbatterier (*"Meddelelse om batteriindustrien"*) ([236])

— Handlingsplanen for udvikling af industrien for køretøjer på alternativ energi (2021-2035) (*"NEV-planen for 2021-2035"*) ([237])

— Made in China 2025-strategien (*"MIC 2025"*) ([238])

— Lov om mineralressourcer (*"MRL-loven"*) ([239])

— Standardbetingelser for lithium-ion-batteriindustrien — 2021-udgaven (*" standardbetingelserne"*) ([240]).

(712) Instrukserne i ovennævnte planer afspejles og gennemføres i de tilsvarende planer på provinsniveau, samt regionalt, kommunalt og lokalt niveau. Dette omfatter, men er ikke begrænset til:

— Handlingsplan for fremme af udviklingen af batterier på alternativ energi og en materialeindustri af høj kvalitet i Guizhou-provinsen i 2022 (*"Guizhou-handlingsplanen"*) ([241]).

— Fujian-provinsens *"vejledende udtalelser om fremskyndelse af en udvikling af høj kvalitet industrien for lithiumbatterier, alternativ energi og nye materialer"* (*"de vejledende udtalelser fra Fujian"*) ([242])

— Ningde City's særlige plan for udvikling af høj kvalitet i fremstillingsindustrien i forbindelse med den 14. femårsplan (*"Ningdes fremstillingsplan"*) ([243])

— Shandong Zhaozuang Kommunes udviklingsplan for 2021-2025 om udvikling af industrien for lithiumbatterier (*"Shandongs udviklingsplan"*) ([244])

— Shenzhen-provinsens *"udtalelser om støtte til en udvikling af høj kvalitet i industrikæden for køretøjer på alternativ energi"* (*"Shenzhen planen"*) ([245])

— Sichuan Suining's 14. femårsplan for udvikling af lithiumbatterier (*"Suining-planen"*) ([246])

— Yichuns plan for mineralressourcer (2021-2025) ([247])

— Meddelelse om en række politiske foranstaltninger til forbedring og styrkelse af industrien for alternativ energi og lithiumbatterier i vores provins "(Meddelelse nr. 21 [2022]) (*"Foranstaltninger vedrørende lithium-ion batterier"*) ([248])

([236]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.
([237]) Den kinesiske udgave kan ses på: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm og https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, et resumé på engelsk kan ses på: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.
([238]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm , en engelsk oversættelse kan ses på: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([239]) Kan ses på: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. En engelsk udgave findes på webstedet for Den Nationale Folkekongres (NPC): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([240]) Kan ses på: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Se især tillæg 1.
([241]) Kan ses på:http://gzvcpe.org/index.php?id=483.
([242]) Kan ses på: https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022.
([243]) Kan ses på: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([244]) Kan ses på: http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.
([245]) Kan ses på: https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.
([246]) Kan ses på: https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.
([247]) Kan ses på: 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]) Kan ses på: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— Yichun Kommunes *"en række udtalelser om styrkelse af forvaltningen af lithiumressourcer"* (*"Yichun-udtalelser om lithiumressourcer"*) ([249]).

(713) Alle ovennævnte planer hænger sammen med de mere generelle BEV-planer, der er beskrevet i afsnit 3.1. GOC skabte navnlig en støtteramme, der omfatter alle niveauer i BEV-industrikæden, fra minedrift og levering af råmaterialer til produktion af inputmaterialer, til inputmaterialer som batterier, elmotorer osv. til den endelige vare.

(714) Loven om mineralressourcer ("MRL-loven") ([250]) er den nationale lov, der regulerer udvinding af mineralressourcer og registrering af udvindingsrettigheder. MRL-loven blev oprindeligt offentliggjort af Den Nationale Folkekongres' stående udvalg den 19. marts 1986 og ændret i 1996 og 2009. I artikel 3 i MRL-loven hedder det, at "[m]*ineralressourcer tilhører staten* ", og i artikel 4 forklares det, at "[d]*e statsejede minevirksomheder er det vigtigste organ inden for udvinding af mineralressourcer. Staten garanterer konsolidering og udvidelse af statsejede minevirksomheder*". I "*gennemførelsesbestemmelserne til loven om mineralressourcer*" ([251]) ("*gennemførelsesloven*") bekræftes statens ejerskab over mineralressourcer, og det præciseres, hvad der er omfattet af loven ([252]), og det defineres yderligere i artikel 3, at "*statens ejerskab over mineralressourcer på og under jorden ikke kan ændres [...]. Statsrådet repræsenterer staten i forbindelse med udøvelsen af ejerskab over mineralressourcer. Statsrådet bemyndiger den kompetente afdeling i statsrådet for geologi og mineraler til at indføre en fælles kontrol med tildelingen af mineralressourcer i hele landet*". I artikel 24 i *gennemførelsesloven hedder det: "Ved distribution, udvikling og udnyttelse af mineralressourcer i hele landet bør der tages hensyn til de centrale og lokale myndigheders nuværende og langsigtede interesser, og der bør gennemføres en fælles planlægning, effektiv beskyttelse, rationel udnyttelse og omfattende udnyttelse*". Med andre ord sikrer GOC, at disse statsejede virksomheder opfylder de politiske mål, som GOC har fastsat, og dermed handler inden for disse retlige begrænsninger. I artikel 25 fastsættes det, at statsrådet og de relevante kompetente myndigheder skal udarbejde den nationale plan for mineralressourcer, som skal *"fastlægge en fælles ordning for fordelingen af nationale mineralressourcer og i rimelig grad fastlægge grænserne for hensyntagen til samt godkendelse og udnyttelse af mineralressourcer mellem centralregeringen og regeringerne i provinser, selvstyrende regioner og kommuner direkte under centralregeringen*". Regeringen har således fuld kontrol over tildelingen af ressourcer, kan definere, hvem der indrømmes udvindingsrettigheder, og grænserne for det, der udvindes, på grundlag af principperne om *"ensartet planlægning, rationel geografisk fordeling, multifunktionel efterforskning, rationel minedrift og multifunktionel udnyttelse"* (artikel 7 i MRL-loven). Som følge af disse bindende regler udøver de omfattede statsejede virksomheder offentlige funktioner.

(715) I december 2021 offentliggjorde ministeriet for industri og informationsteknologi (MIIT), ministeriet for videnskab og teknologi og ministeriet for naturressourcer den 14. femårsplan for udvikling af råmaterialer ([253]). Planen dækker flere industrisektorer og støtter etableringen af lithium-, nikkel- og koboltvirksomheder og industriklynger og "[o]*pbyggelsen af et system for reserver af mineralske ressourcer, hvor staten og virksomhederne i fællesskab deltager og kombinerer mineralske reserver og arealreserver. Forbedre markedssystemet for handel med malm og skabe en åben, gennemsigtig, retfærdig og rimelig prisfastsættelsesmekanisme"* ([254]).

(716) Mens MRL-loven og den 14. femårsplan for råmaterialer finder anvendelse på nationalt plan og bekræfter, at mineralressourcer tilhører staten, giver udviklingsplanen for industrien for køretøjer på alternativ energi (2021-2035) dokumentation for støtte gennem hele forsyningskæden specifikt med henblik på at tilskynde NEV-sektoren, som omfatter både BEV'er og hybridbiler. Planen har til formål at "*[f]remme udviklingen af hele værdikæden for traktionsbatterier* [og] *tilskynde virksomhederne til at forbedre deres evne til at sikre vigtige ressourcer såsom lithium, nikkel, kobolt og platin*" ([255]).

([249]) Kan ses på: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.
([250]) Kan ses på: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. En engelsk udgave findes på webstedet for Den Nationale Folkekongres (NPC): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([251]) Kan ses på: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. En oversættelse til engelsk findes på FAO's websted: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf.
([252]) F.eks.: lithium, kobber, bauxit, nikkel, grafit, phosphor, mineralsalt osv.
([253]) Planens fulde ordlyd kan ses på: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([254]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) Følgende fremgår af den 13. femårsplan for udvikling af strategiske industrier og vækstindustrier: "*I forbindelse med udviklingsbehovene for køretøjer på alternativ energi og andre industrier* [vil Kina] *udvide lette legeringer med høj styrke, højtydende fibre, speciallegeringer, avancerede uorganiske ikkemetalliske materialer, specialstål af høj kvalitet, nye displaymaterialer, materialer til traktionsbatterier, (...)* [og] *øge merværdien af nye materialer, opbygge nye materialemærker og fremme den internationale konkurrenceevne*". Denne plan omfatter desuden nøgleopgave 21 "*Gennemføre en omfattende anvendelse af køretøjer på alternativ energi og organisere gennemførelsen af projekter med henblik på at forbedre traktionsbatterier til køretøjer på alternativ energi*", som blot bekræfter, at udviklingen i batterisektoren er afgørende for det overordnede mål, nemlig at udvikle NEV-sektoren (herunder BEV'er).

(718) Kataloget over retningslinjer for industriel omstrukturering (bekendtgørelse nr. 49 [2019]) ([256]) udstedt af den nationale udviklings- og reformkommission (NDRC), der trådte i kraft den 1. januar 2020, består af tre kategorier — "*tilskyndet*", "*begrænset*" og "*forældet*" — og viser, hvordan regeringen udtrykkeligt tilskynder til og støtter udviklingen af visse industrier og specifikke teknologier, samtidig med at andre afskrækkes, begrænses og endog forbydes. Alle hovedelementerne i BEV-forsyningskæden, f.eks. positive elektrodematerialer såsom LFP, lithium-ion-batterier, elektrolytter, lithiumefterforskningsprojekter ([257]), højtydende kobberfoliematerialer, grafit, aluminium og stål til industrien for alternativ energi, er angivet som tilskyndede industrier. Det gentages endvidere, at regeringen ikke betragter BEV-industrien som en selvstændig industri, men planlægger at skabe en overordnet ramme for udviklingen af denne industri og for at skabe gunstige markedsvilkår, der gør det muligt for BEV-producenter at opnå en konkurrencefordel i forhold til udenlandske aktører. Kataloget over retningslinjer for industriel omstrukturering fra 2019 blev erstattet af 2024-udgaven, der trådte i kraft den 1. februar 2024 ([258]). Det seneste katalog er kendetegnet ved i højere grad at fokusere på nye højteknologiske sektorer og grønne teknologisektorer, der falder ind under kategorien "*tilskyndede industrier*", f.eks. intelligent produktion, maskinautomatisering, opsamling, anvendelse og lagring af grøn hydrogen og næste generation af solceller.

(719) NEV-planen for 2021-2035 bekræfter de politiske retningslinjer for hele forsyningskæden fra vigtige råmaterialer såsom lithium, nikkel og kobolt til forbedring af processen og produktionseffektiviteten med henblik på at "*gennemføre banebrydende batteriteknologiske tiltag; gennemføre forskning i centrale nøgleteknologier såsom positive og negative elektrodematerialer, elektrolytter, separatorer og membranelektroder, styrke den tekniske forskning i manglerne ved højtydende batterier, letvægtsbatterier, batterier med høj sikkerhed, billige og langtidsholdbare traktionsbatterier*" ([259]). Batterier til NEV'er er også omfattet af afsnit 2 i kapitel IV med titlen "*Fremme af innovativ anvendelse af centrale systemer*", som har til formål at fremme udviklingen af den samlede værdikæde for batterierne. Dette går bl.a. ud på at tilskynde virksomheder til at sikre adgang til vigtige ressourcer såsom lithium, nikkel, kobolt og platin. NEV-planen for 2021-2035 og batterihandlingsplanen fra 2017, som også giver mulighed for skattefritagelser og incitamenter og investeringsstøtte fra regeringen, udgør de vigtigste statslige planer for batteriindustrien.

(720) Made in China 2025-strategien er endnu et eksempel på den overordnede statslige støtte til industrien. Denne nationale strategi blev offentliggjort i 2015 og fokuserer på ti centrale sektorer, der modtager særlig støtte og opmærksomhed i perioden frem til 2025. Disse privilegier omfatter bl.a. støtte, der ydes gennem lån fra statsejede banker på ikkekommercielle vilkår, samt fritagelse for overholdelse af visse standarder og forskrifter. Den kinesiske batteriindustri er blandt de sektorer, der skal støttes som en vigtig del af NEV-sektoren: *Energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi: Fortsætte med at støtte udviklingen af elkøretøjer og brændselscellekøretøjer (...) og forbedre udviklingen og industrien for kerneteknologier såsom traktionsbatterier, elmotorer, højeffektive forbrændingsmotorer, avancerede transmissioner, letvægtsmaterialer og intelligent kontrolkapacitet med* ***henblik på at skabe et komplet industrielt system og innovationssystem fra nøglekomponenter til komplette køretøjer*** [fremhævelse tilføjet] *og fremme uafhængige energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi for at være i overensstemmelse med internationale avancerede niveauer* ([260]).

([256]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) I afsnit 11 (Den petrokemiske industri), punkt 2 hedder det: "*Efterforskning, udvikling og omfattende udnyttelse af knappe mineralressourcer såsom svovl, kalium, bor, lithium og brom, udvikling og anvendelse af teknologi til omfattende udnyttelse af phosphatmalmaffald, udvælgelse og anvendelse af lav- og mellemkvalitetsphosphorit og fluoritmalm og omfattende udnyttelse af de ressourcer, der er forbundet med phosphorit og fluoritmalm*".

([258]) Kan ses på: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html.

([259]) Se fodnote 237.

([260]) Se punkt III.6.6 i statsrådets meddelelse om Made in China 2025-initiativet, som kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) NDRC's *vejledende udtalelser om udvidelse af investeringer i strategiske vækstindustrier og kultivering af styrkede nye vækstpunkter og vækstcentre* (bekendtgørelse nr. 1409 [2020]) ([261]), giver mandat til, at regeringen på centrale industriområder såsom nye materialer ([262]) og NEV-industrien bør skabe industriklynger og *"fremme dannelsen af nye regionale vækstcentre"*, optimere erhvervsklimaet og øge økonomisk og investeringsmæssig støtte. De vejledende udtalelser fremmer også nationale strategiske vækstindustrier gennem *"anvendelse af politikker inden for skat, arealanvendelse, finans, videnskab og teknologi, talentudnyttelse, intellektuel ejendomsret osv."* ([263]). Afsnit IV i de vejledende udtalelser indeholder klarere instrukser om finansiering og investeringsstøtte, f.eks.: statslige midler, venturekapital og offentligt finansierede industriinvesteringsfonde. De vejledende udtalelser tilskynder finansielle institutioner til at øge støtten til kernevirksomheder i produktionskæden og optimere finansielle tjenesteydelser for virksomheder i forudgående og efterfølgende led i produktionskæden og tilskynder også bankerne til at oprette finansielle servicecentre eller forretningsenheder for vækstindustrier, herunder NEV'er. De vejledende udtalelser støtter udtrykkeligt samarbejdet mellem myndigheder, banker og virksomheder og støtter stigningen i udstedelsen af obligationer fra virksomheder i strategiske vækstindustrier, herunder NEV'er. På det finansielle plan er de udpegede ansvarlige afdelinger PBOC, China Banking and Insurance Regulatory Commission, China Securities Regulatory Commission og NDRC ([264]).

(722) Desuden er både batteriproducenter og leverandører af råmaterialer, der anvendes til produktion af batterier, også medtaget i kataloget over tilskyndede industrier og kan drage fordel af en nedsat skattesats på 15 %.

(723) Selv om de mål og foranstaltninger, der er fastsat i planerne og politikdokumenterne på centralt plan, indeholder vejledning om udviklingen af batterierne og af inputmaterialer i forudgående produktionsled, der er forbundet med sektoren for køretøjer på alternativ energi til gavn for BEV-industrien som helhed, er planerne på provinsniveau og lokalt niveau også rettet mod at tage højde for de særlige forhold i deres områder og de virksomheder, der er etableret deri. De indeholder navnlig detaljerede mål og målsætninger for, hvordan man opbygger en lokal produktion og kontrollerer forsyningskæderne for den indenlandske industri, hvilket omfatter alle aspekter af industriens udvikling og giver klare instrukser om, hvilken type incitamenter der tilbydes virksomheder i forsyningskæden.

(724) På lokalt niveau findes der flere planer for mineralressourcer, som udgør retningslinjerne for provinser og byer i forbindelse med efterforskning og udvinding af mineralressourcer og fastsætter et mål for 2025 for efterforskning og udvikling af mineralressourcer. Et eksempel herpå er Yichuns mineralressourceplan (2021-2025) ([265]). Det erklærede mål for Yichuns mineralressourceplan er at opbygge en industribase for lithiumbatterier med international indflydelse ([266]). Denne plan giver også et detaljeret overblik over de nyligt planlagte miner og industrier i den forbindelse. For eksempel er Yichun Yashan Tantalum-Niobium-Lithium Development Zone (udviklingszonen for tantalum-niobium-lithium i Yichun Yashan) opført med det formål at støtte udviklingen af lithiumbatterier i Yichun og en industriklynge for alternativ energi til en værdi af 100 mia. ([267]).

(725) Suining-planen indeholder bestemmelser om udviklingsmål (*"senest i 2025 [...] vil den* [årlige produktion af] *positivt elektrodemateriale nå op på mere end 800 000 ton, og prækursoren for positivt elektrodemateriale vil nå mere end 500 000 ton"*) og årlige produktionsmål ("fremskynde [...] *den årlige produktionskapacitet for lithium-ion-batterier, som forventes at nå op på 100 GWh, hvoraf produktionskapaciteten for traktionsbatterier vil nå op på 60 GWh. [...] Fremme opførelsen af*

([261]) Kan ses på: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. En oversættelse til engelsk findes på https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) Afsnit II, punkt 4): *"Forbedre de tekniske niveauer af sjældne jordarter, vanadium-titan, wolfram-molybdæn, lithium, rubidium-cesium, grafit og andre særlige ressourcer i forbindelse med minedrift, smeltning og dyb forarbejdning"*.

([263]) Afsnit III, punkt 9) i de vejledende udtalelser om udvidelse af investeringer i strategiske vækstindustrier.

([264]) Afsnit IV, punkt 15) i de vejledende udtalelser om udvidelse af investeringer i strategiske vækstindustrier.

([265]) Kan ses på: 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]) Se kapitel 4, afsnit 1, i Yichuns mineralressourceplan.

([267]) Se kolonne 6 i Yichuns mineralressourceplan.

et fem-i-én urbant lithium-batterienergikompleks bestående af "opladning, lagring, forberedelse, udskiftning og salg" og bestræbe sig på at sikre, at driftsindtægterne i byens lithiumbatteriindustri overstiger 100 mia. yuan) og overskudsmål (*"senest i 2025 (...) vil vi bestræbe os på at skabe tre virksomheder med driftsindtægter på over 10 mia. yuan og 15 virksomheder med driftsindtægter på over 1 mia. yuan og skabe en niveauopdelt udviklingsklynge for store, mellemstore og små virksomheder samt mikrovirksomheder*"), mens Shandong-udviklingsplanen indeholder instrukser om salgsmålene (*"Fra 2021 til 2025 vil vi oprette mere end 5-10 førende lithiumbatterivirksomheder, der producerer lette batterier, traktionsbatterier og batterier til energilagring, oprette en gruppe af støttevirksomheder med salgsindtægter på mellem 500 mio. og 1 mia. yuan og danne en industriklynge bestående af 50-100 virksomheder i forudgående og efterfølgende produktionsled i den nye energiindustrikæde for lithiumbatterier*").

(726) Jiangxi er et vigtigt knudepunkt for lithiumproduktion, og den provins, hvor Yichun, der er kendt som "*den asiatiske lithiumhovedstad*" ([268]), er beliggende. På grund af sine rige lithiumreserver lægger provinsen særlig vægt på sektoren for alternative energimaterialer og lithiumbatterier. I oktober 2022 offentliggjorde provinsen en "*Meddelelse om en række politiske foranstaltninger til forbedring og styrkelse af industrien for alternativ energi og lithiumbatterier i vores provins*" (Meddelelse nr. 21 [2022]) ([269]) ("*foranstaltningerne*"). Der er tegn på støtte på alle niveauer i forsyningskæden, lige fra levering af mineralressourcer til etablering af lithiumbatteriindustrien. Foranstaltningerne omfatter f.eks. etablering af vejledningsfonde til efterforskning og udvikling af og investeringer i lithiummineralressourcer ([270]). Batteriindustrien i Jiangxi modtager støtte gennem flere typer kompensation, belønning ([271]) og støtte i form af arealanvendelse, elforbrug ([272]), gasforbrug osv. ([273]), herunder pant i egenkapital og forsikringserstatning.

(727) Kommissionen konstaterede også, at Yichun kommune allerede i 2009 begyndte at styre og beskytte byens mineralressourcer for at fremme udviklingen af batteriindustrien for alternativ energi. Dette indgår i "*en række udtalelser om styrkelse af forvaltningen af lithiumressourcer*" ([274]) ("*Yichuns udtalelser om lithiumressourcer*") fra Yichun Kommune. I artikel 3 fastsættes det endvidere, at Yichun Lithium Battery New Energy Industry Development Leading Group Office har ansvaret for at styre og koordinere den omfattende udvikling og udnyttelse af lithiummineralressourcer i byen og for at sikre en stabil forsyning af lithium til batterivirksomheder i byen. I artikel 6 pålægger de kommunale myndigheder endvidere lithiummineselskaber "*aktivt at støtte og hjælpe* [Yichun's] *virksomheder, der fremstiller batterier på alternativ energi, med at blive større og stærkere og etablere et langsigtet strategisk samarbejde, der er til gensidig gavn for begge parter, mellem* [mineselskaber og batterivirksomheder]". Artikel 7 indeholder instrukser om den prisfastsættelsesmekanisme, der er indført for at forhindre prismonopol. Leading Group har ansvaret for *at "ind[tage] en ledende rolle i organiseringen af virksomheder, der fremstiller alternativ lithiumbaseret energi, og* [mineselskaber] *for at foretage justeringer på grundlag af udviklingen på markedet under forudsætning af, at der fastsættes en benchmarkpris, og at forhandle og fastsætte en ensartet pris for levering af lepidolit, der kræves af virksomheder, der fremstiller alternativ energi på lithium*".

(728) Desuden indeholder Fujian-provinsens planer og Ningde kommunes planer specifikke bestemmelser om den type støtte, der tilbydes, og som undertiden går så langt som til udtrykkeligt at nævne de støttede virksomheder. Dette er navnlig tilfældet for den største batteriproducent på verdensplan CATL, som har hovedsæde og har vigtige produktionsanlæg i denne provins.

([268]) On the dispute of Lithium Capital in China from the Perspective of Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market. Kan ses på: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine.
([269]) Kan ses på: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.
([270]) Punkt 5 i foranstaltningerne.
([271]) Punkt 3 i foranstaltningerne.
([272]) Punkt 1 i foranstaltningerne.
([273]) Punkt 8 i foranstaltningerne.
([274]) Kan ses på: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) Det fremgår af Fujian-provinsens 13. femårsplan for udvikling af køretøjer på alternativ energi, at "*med CATL i centrum fremmer* [Fujian-provinsen] *aktivt udvidelsen af industrikæder såsom traktionsbatterier*" ([275]).

(730) "*Fujians vejledende udtalelser*" støtter investeringer i projekter af høj kvalitet inden for lithiumbatterier, alternativ energi og nye materialer og har til formål at tilskynde finansielle institutioner til at samarbejde med tilknyttede industrier og særlige fonde om at foretage investeringer og lån, øge kreditstøtten til lithiumbatterier, industriprojekter vedrørende alternativ energi og nye materialer, herunder renterabat til store byggeprojekter inden for ny energi fra lithiumbatterier og produktionsbaser for nye materialer. I planen foreslås det også at oprette et uafhængigt og "*kontrollerbart*" industrielt innovationssystem, der støtter udviklingen af innovationsplatforme som f.eks. CATL's National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology (nationalt forskningscenter for teknologi til opbevaring af elektrokemisk energi). Dette afspejler gennemførelsen af nationale politikker, der gennemføres af en lokal myndighed i samarbejde med en privat virksomhed. Faktisk er opbygningen af en platform for innovation af traktionsbatterier, der bygger på samarbejde mellem virksomheder, universiteter og forskningscentre, blandt de vigtigste opgaver i batterihandlingsplanen fra 2017 ([276]).

(731) Ningde City's særlige plan for udvikling af høj kvalitet i produktionsindustrien i løbet af den 14. femårsplan ([277]) indeholder et mål om at opnå en produktionskapacitet på 350 GWh for lithiumbatterier senest i 2025 og blive førende i industrien gennem udviklingen af CATL. CATL's tætte forbindelser med myndighederne i forskellige kommuner og provinser afspejles også i den strategiske samarbejdsaftale, der blev undertegnet i 2021 mellem CATL og Guizhou provinsregering ([278]), og som resulterede i projektet CATL Guizhou New Energy Power and Energy Storage Battery Manufacturing Base ([279]) (projekt om en produktionsbase vedrørende batterier til alternative energikilder og energilagringsbatterier). Disse nære forbindelser bekræftes også udtrykkeligt af CATL Guizhous driftsdirektør, som udtaler, at "*CATL Guizhou Company vil fortsætte med at tilstræbe en innovativ udvikling af høj kvalitet (...) og aktivt støtte og efterleve målene om udvikling af høj kvalitet fra partiets arbejds- og forvaltningskomitéen i Gui'an New District og bidrage til at skabe en industrikæde for alternativ energi i Guiyang og Gui'an* ([280]). Guiyang og Gui'an er begge beliggende i Guizhouprovinsen. Andre eksempler på statens stærke engagement inkluderer den omfattende samarbejdsaftale med Zhaoqings regering ([281]), den strategiske samarbejdsaftale med regeringen i Sichuan-provinsen ([282]) og Shudao Investment Group, som er en statsejet investeringsgruppe ([283]). CATL samarbejder desuden om lithiumhexafluorphosphat, en type litium, der anvendes som elektrolyt i lithium-ion-batterier, og jernphosphat med Guizhou Phosphate Chemical Group, som er en statsejet virksomhed. Desuden oprettede CATL Guizhou, en dattervirksomhed under CATL, i december 2021 Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., som er et mineselskab, sammen med Guizhou Phosphate Chemical Group ([284]). Guizhou Phosphate Chemical Group nævnes i Guizhou-handlingsplanen, som fastsætter specifikke produktionsmål for de virksomheder i Guizhou-provinsen, der fremstiller materialer, der anvendes til energiomstillingen. Planen indeholder klare mål for den årlige produktion af lithiumjernphosphat, elektrolyt, som fører ioner mellem anoden og katoden i lithium-ion-batterier, og det fremgår tydeligt, hvilke statslige myndigheder og enheder der er ansvarlige for disse mål. Blandt flere nævnte virksomheder forventes navnlig Guizhou Phosphorus Chemical New Energy's årlige produktion nå op på 30 000 ton jernphosphat, og Guizhou Yuneng forventes at nå op på en årlig produktion på 150 000 ton lithiumjernphosphat.

([275]) Kan ses på: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf.
([276]) Se afsnit III, punkt 1) i batterihandlingsplanen fra 2017.
([277]) Kan ses på: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([278]) Kan ses på: https://www.catl.com/en/news/790.html.
([279]) Information kan ses på: https://www.catl.com/news/6263.html.
([280]) Se Guizhou Daily, af 10. marts 2023, som kan ses på: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.
([281]) CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing, CATL, af 12 oktober 2023. Kan ses på: https://www.catl.com/en/news/6122.html.
([282]) Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation, CATL, af 5. februar 2024, kan ses på: https://www.catl.com/en/news/6213.html.
([283]) CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation, CATL, af 18. februar 2024. Kan ses på: https://www.catl.com/en/news/6218.html.
([284]) CATL sets up mining company after BYD, CnEVPost, af 4. januar 2022. Kan ses på: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/.

(732) Udviklingen af CATL og byen Ningde er uløseligt forbundet, da byen fastsætter et mål om at opnå en produktionskapacitet på 350 GWh for lithiumbatterier senest i 2025 og blive førende inden for industrien ved at "[fokusere] *på at fremme den tredje, fjerde og femte fase af kapacitetsudvidelsen hos CATL og CATL New Energy Technology og opførelsen af CATL FAW-projekter, fortsætte med at udvide de to største industrielle ledere i CATL og CATL New Energy Technology, yderligere udvide produktionskapaciteten for traktionsbatterier og markedsandelen* [...]" ([285]). Andre støtteforanstaltninger omfatter tilskud til indkøb af udstyr ([286]), belønninger baseret på virksomhedernes årlige produktion ([287]) og finansiel støtte ([288]).

(733) Med hensyn til Shenzhen, hvor bl.a. BYD's hovedkvarter er beliggende, giver *Shenzhen-planen* sluttelig detaljerede instrukser om, hvilken type økonomisk støtte bankerne og de finansielle institutioner bør yde industrien i hele dens forsyningskæde, lige fra indkøb af varer til fremme af forbruget af køretøjer på alternativ energi. Shenzhen-planen giver f.eks. mulighed for *at "støtt[e] kernevirksomheder i forbindelse med udstedelse af regninger i forsyningskæden og tilskynde finansielle institutioner til at øge discount financing (reduceret lånebeløb med fradrag af renter og andre udgifter) i forbindelse med regninger i forsyningskæden,* [...] *støtte [...] banker og finansielle institutioner for at fokusere på retningen for udvikling af økonomi i forbindelse med industrien for køretøjer på alternativ energi* [...], *formulere planer for finansielle tjenesteydelser i hele livscyklussen og gennemføre fleksible metoder til prisfastsættelse af lån og tilbagebetaling af renter*" ([289]). For virksomheder, der fremstiller køretøjer på alternativ energi, giver planen de finansielle institutioner mandat til at *"øge kreditstøtten til teknologisk omstilling, investeringer i forskning og udvikling, produktionsudvidelse, forøge andelen af mellem-og langfristede lån* ([290])*"* og til *"[a]ktivt at udforske og udvikle innovative produkter såsom point til køretøjer på alternativ energi, indtægtsrettigheder, lån mod pant og lån til reduktion af CO2-emissioner for at støtte bilvirksomheders grønne og kulstoffattige udvikling"* ([291]).

(734) Virksomheder, der fremstiller traktionsbatterier, støttes af finansielle intuitioner gennem finansielle garantier, en forbindelse mellem investeringer og lån, syndikerede lån osv. ([292]), hvorimod virksomheder, der fremstiller motorer og systemer til elektronisk kontrol støttes gennem bl.a. lån til videnskab og teknologi, venturekapital, egenkapitalfinansiering ([293]). På det sidste trin i forbruget af NEV'er "[o]*pfordres finansielle institutioner til at øge deres støtte til billån til forbrugerne, udforske nyskabelser i onlinelåneprodukter, vedtage nye digitale metoder til risikokontrol, forbedre forbrugernes oplevelse af processen og yde differentierede løsninger for så vidt angår finansielle tjenesteydelser*" ([294]). Shenzhen-planen giver desuden mandat til at [s]*tøtte bilvirksomheder i bestræbelserne på at oprette virksomheder med ansvar for bilfinansiering til forbrugerne og andre institutioner med henblik på at levere professionelle* finansielle *tjenesteydelser til dækning af forbruget af køretøjer på alternativ energi og yderligere øge markedsindtrængningsgraden for køretøjer på alternativ energi* ([295]). Shenzhen-planens afsnit III, punkt 1.9, indeholder bestemmelser om støtte til hele industrikæden fra finansielle institutioner til alle former for NEV-virksomheder (nystartede virksomheder, små og mellemstore virksomheder, mikrovirksomheder) gennem lån, eksterne direkte investeringer, statsgarantier, fonde vedrørende risikokompensation i forbindelse med banklån, tildelinger og subsidier. Endelig anbefales det i Shenzhen-planen, at "[m]*an på bedste vis udnytter Shenzhen-virksomhedernes udstedelse af obligationer til finansiering af tilskud til projekter til støtte for virksomheder, der producerer køretøjer på alternativ energi, i forbindelse med udstedelse af gældsinstrumenter, virksomhedsobligationer og andre erhvervskreditobligationer*". Industrien støttes både på nationalt plan og også på internationalt plan ("[o]*ptimere grænseoverskridende finansielle tjenesteydelser for at støtte nye virksomheder, der producerer køretøjer på alternativ energi, i deres bestræbelser på at blive globale)* ([296]).

(735) Planerne fremhæver behovet for yderligere at integrere batteri- og elkøretøjsindustrien ved at sikre vigtige råmaterialer, reducere omkostningerne og støtte fremme af batterier samt forskning og udvikling i forbindelse hermed for at forbedre batteridrevne elkøretøjers ydeevne og fremme populariseringen heraf.

([285]) Kapitel III, afsnit 1, i *Fremstillingsplanen for Ningde*.
([286]) Jf. punkt 2 i *Ningde-foranstaltningerne*, kan ses på https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm.
([287]) Jf. eksempelvis punkt 3 i *Ningde-foranstaltningerne*.
([288]) Jf. eksempelvis under punkt 7 i *Ningde-foranstaltningerne*: *"Tilskynde statsejede virksomheder til at undersøge mulighederne for at oprette egenkapitalfonde for [forsyningskæde]projekter inden for industrien for alternativ energi"*.
([289]) Afsnit III, punkt 1.7, i Shenzhen-planen.
([290]) Afsnit III, punkt 1.1, i Shenzhen-planen.
([291]) *Ibid*.
([292]) Afsnit III, punkt 1.2, i Shenzhen-planen.
([293]) Afsnit III, punkt 1.3, i Shenzhen-planen.
([294]) Afsnit III, punkt 1.6, i Shenzhen-planen.
([295]) *Ibid*.
([296]) Afsnit III, punkt 1.12, i Shenzhen-planen.

(736) Kommissionen konstaterede også i de forskellige planer og politikdokumenter, der er anført ovenfor i dette afsnit, at virksomheder, der beskæftiger sig med produktion og forarbejdning af inputmaterialer til BEV-industrien, kan drage fordel af en række præferentielle ordninger, f.eks.:

— Adgang til statslige midler, venturekapital og offentligt finansierede industriinvesteringsfonde

— Obligationer

— Eksportrestriktioner

— Statsstøttet pant i egenkapital

— Vejledningsfonde

— Forsikringserstatning

— Jord, elektricitet og gas til lavere priser

— Lån fra statsejede banker på et ikkekommercielt grundlag

— Præferentielle økonomiske politikker

— Tilskud til indkøb

— Belønninger.

(737) Kort sagt bekræfter ovennævnte dokumenter og beviser, at GOC's politiske mål, som gennemføres deri, var at fremme udviklingen af BEV-industrien ved bl.a. at støtte batteriindustrierne og inputmaterialer til disse industrier som en nøglefaktor for en vellykket opfyldelse af dette mål.

3) *Specifikke foranstaltninger vedtaget af den kinesiske regering med henblik på at forfølge de politiske mål om at udvikle BEV-industrien*

a) *Offentlig støtte til industrien for batteriproducenter og inputmaterialer til denne produktion*

(738) I tillæg til de kilder, der er nævnt i betragtning 736, identificerede Kommissionen flere retlige kilder, der tyder på offentlig støtte til industrien for batteriproducenter og inputmaterialer til denne produktion med det endelige mål at udvikle disse sektorer til fordel for BEV-producenter. Disse kilder viser tydeligt den stærke indgriben og centralregeringens kontrol med batterier og inputmaterialer til batterisektoren for så vidt angår produktions- og salgsmål samt priskontrol. Dette er ikke blot en lovgivningsmæssig ramme for leverandører af inputmaterialer, men en ramme hvorunder inputleverandører tildeles beføjelser, som har gjort det muligt for dem at udvikle statslige funktioner i forbindelse med markedsføring og levering af inputmaterialer (dvs. batterier og litium) med henblik på at nå det relevante statslige mål om at udvikle NEV-sektoren, som BEV'er er en del af. Foranstaltninger til støtte for LFP og batterier viser, at det er hensigten at udvikle BEV-industrien ved at støtte inputmaterialer i forudgående produktionsled. Leverandører af inputmaterialer får mulighed for at udføre deres offentlige funktioner, nemlig at udvikle BEV-industrien takket være GOC's støtte.

(739) Kommissionen undersøgte også, om batteriproducenterne også modtog økonomisk støtte fra GOC, som gjorde det muligt for dem at gennemføre nationale politikker og handle som offentlige organer. I betragtning af de begrænsede oplysninger, som Kommissionen havde til rådighed som følge af manglende samarbejdsvilje, måtte Kommissionen basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger. I den forbindelse baserede Kommissionen sig på offentligt tilgængelige oplysninger om CATL og oplysninger fra batteriproducenterne vedrørende Geely Group og SAIC Group.

(740) De tilgængelige oplysninger vedrørende CATL viste, at gruppen var i stand til at blive en rentabel og indflydelsesrig virksomhed takket være statsstøtte og de særlige forhold på det kinesiske hjemmemarked. Offentlige kilder tyder navnlig på, at den offentlige finansiering frem til 2020 svarede til en femtedel af gruppens nettoindkomst ([297]). Denne støtte blev bekræftet af nyere publikationer, der viser, at *"CATL modtog 5,72 mia. yuan (790 mio. USD) i 2023, hvilket er mere end dobbelt så meget som året før" og tegner sig for "13 % af virksomhedens nettooverskud"* ([298]).

(741) Kommissionen fastslog også, at de batteriproducenter, der var forretningsmæssigt forbundet med Geely Group og SAIC Group, og som indsendte et spørgeskema, også nød godt af udligningsberettigede subsidier såsom præferentiel finansiering, ordninger for fritagelse og nedsættelse af skatter og tilskud. Dette stemmer også overens med Kommissionens konklusioner, jf. betragtning 735.

(742) Da ikke forretningsmæssigt forbundne LFP-leverandører ikke samarbejdede, kunne Kommissionen ikke fastslå, om LFP-leverandørerne også nød godt af statsstøtte på samme måde som batteriproducenterne. I betragtning af de gældende lovgivningsmæssige rammer og nationale politikker kunne Kommissionen dog drage den konklusion, at LFP-producenter i lighed med batteriproducenter også nød godt af økonomisk statsstøtte i forskellige former.

(743) Kommissionen konkluderede derfor, at GOC kunstigt holdt batteriproducenterne og LFP-producenterne finansielt i live for at give dem mulighed for at udøve deres statslige beføjelse til at sælge batterier og LFP mod utilstrækkeligt vederlag til kinesiske BEV-producenter.

b) *GOC's foranstaltninger vedrørende prisfastsættelse for batterier og omkostningsreduktioner for BEV-industrien*

(744) GOC gennemførte adskillige foranstaltninger for at sikre, at batterier og inputmaterialer hertil blev leveret til BEV-industrien til lave priser. Desuden sikrede GOC, at BEV-industriens tilsvarende omkostninger ved sådanne vigtige inputmaterialer til BEV-produktionen ville blive reduceret. Disse foranstaltninger begunstigede klart BEV-industrien. Dette fremgår bl.a. af dokumenter i følgende betragtning.

(745) Specifikke instrukser om omkostningerne ved batterier var allerede medtaget i NEV-planen for 2012-2020, hvori det blev fastsat, at traktionsbatterimoduler senest i 2015 skulle koste mindre end 2 yuan/watt-time, og disse omkostninger skulle reduceres yderligere til mindre end 1,5 yuan/watt-time inden 2020 ([299]). Planen omfattede også oprettelse af 2-3 førende traktionsbatterivirksomheder med et produktions- og salgsniveau på over 10 mia. watt-timer og til etablering af 2-3 backbone-produktionsvirksomheder for positive og negative elektroder, elektrolytter og andre vigtige materialer ([300]). Planen viser, hvordan regeringen har spillet en central rolle i udviklingen af industrien ved at *"anvende en kombination af statslig vejledning og markedsfremme"*. Navnlig i den indledende periode vil regeringen *"aktivt planlægge vejledning og politiske incitamenter, samle videnskabelige, teknologiske og industrielle ressourcer, tilskynde til udvikling og produktion af energibesparende køretøjer og køretøjer på alternativ energi og styre forbruget på markedet"* ([301]). Dette skulle opnås gennem tildeling af statslige midler, skattemæssig præferencebehandling og støtte fra finansielle institutioner ([302]).

(746) Batterihandlingsplanen fra 2017, der er udarbejdet i overensstemmelse med målene i Made in China 2025-strategien, fastsætter tre centrale opgaver: for det første *"yderligere reducere omkostningerne og sikre forsyningen af traktionsbatterier af høj kvalitet inden 2018"*; for det andet *vil den systemspecifikke energitæthed senest i 2020 nå op på 260 watt-timer/kg, og omkostningerne vil blive reduceret til mindre end 1 yuan/watt-time*, og *for det tredje vil energitætheden senest i 2025 nå op på 500 watt-timer/kg*".

([297]) Se CATL's årsberetning for 2020 samt "Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries", The New York Times, af 22. december 2021, som kan ses på: 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]) Afsnit 5, punkt 1), i NEV-planen for 2012-2020.
([300]) Afsnit 2, punkt 2), i NEV-planen for 2012-2020.
([301]) Afsnit 2, punkt 2), i NEV-planen for 2012-2020.
([302]) Afsnit 5, punkt 2) og 3) i NEV-planen for 2012-2020.

(747) I denne forbindelse viser beviser for prislofter, at leveringen af de varer, der reguleres af GOC, bliver en statslig funktion, som derefter udføres af leverandørerne af inputmaterialer, der fungerer som offentlige organer. GOC fastsætter meget specifikke kvalitative udviklingsmål for at opnå markedsstabilitet og nedbringe omkostningerne. Derfor skal væksten i batteriindustrien "*koordineres*" ([303]), og FoU anvendes til forbedring af lithium-ion-batterier ([304]) — den primære type af traktionsbatterier, der anvendes til BEV'er. For at nå disse mål indeholdt batterihandlingsplanen fra 2017 en "*forøgelse* [af den] *politiske støtte*" ([305]). Denne politiske støtte omfatter "*regeringens vejledende rolle*" og "[f]*ritagelse for punktafgift, hvis traktionsbatteriproduktet er berettiget hertil; [v] irksomheder, der fremstiller traktionsbatterier, er berettigede til at nyde godt af skatteincitamenter såsom incitamenter for højteknologiske virksomheder, teknologioverførsel og teknologiudvikling*" ([306]).

(748) Batterihandlingsplanen fra 2017 omfatter også forholdet mellem regeringer og industrisammenslutninger, hvilket fremhæves i afsnit 4, punkt 3), i planen på følgende måde: [f]*uldt ud udvikle den rolle, som industrisammenslutninger og andre organisationer spiller, og udveksle og samarbejde om [...] politiske foranstaltninger og forslag, styrke industriens forvaltning af selvdisciplin og fremme en koordineret udvikling af traktionsbatterier og tilknyttede industrier*". Industrisammenslutningernes rolle i det kinesiske økonomiske system vil blive undersøgt i betragtning 778.

(749) Frem for alt fremgår statslig indgriben i hele forsyningskæden og målet om at sænke priserne til fordel for BEV-industrien tydeligt af *meddelelsen om batteriindustrien*, som lægger op til et samarbejde mellem aktører i forudgående og efterfølgende produktionsled *"for at stabilisere forventningerne, præcisere mængden og prisen og sikre forsyningen og et win-win-samarbejde"* ([307]). I meddelelsen om batteriindustrien pålægges de lokale markedstilsynsmyndigheder også at *"styrke tilsynet og nøje undersøge og håndtere hamstring, urimeligt høje priser, illoyal konkurrence og anden adfærd i forudgående og efterfølgende produktionsled i lithiumbatteriindustrien med henblik på at opretholde markedsordenen"* ([308]).

(750) Dette viser endvidere, hvor udbredt GOC's indgriben er med hensyn til proaktivt at sikre, at priserne i batteriforsyningskæden nedjusteres for at fremme markedsstabiliteten til fordel for BEV-producenterne. GOC har således fastsat bestemmelserne for leveringen af disse varer til en vis pris som en offentlig funktion, som efterfølgende udføres af offentlige organer.

(751) I endnu højere grad afspejles statslig indgriben i priserne på råmaterialer på hjemmemarkedet også i pressemeddelelser fra MIIT. På en pressekonference, der blev afholdt i Beijing i april 2022 om prisstigningerne på råmaterialer, der anvendes i elbiler, bekræftede en talsmand for MIIT, at *"vi vil skubbe* [råmaterialepriserne] *tilbage til det rimelige niveau så hurtigt som muligt"*, at *"ministeriet vil bidrage til at fremskynde udviklingen af lokale ressourcer i Kina"* samt at *"Sektorens stabile funktion står over for et stort pres, som alle relevante parter sammen må håndtere* ([309]). Dette var en opfølgning på et symposium, der blev afholdt i marts 2022 af MIIT sammen med MIIT's afdeling for råmaterialeindustrien, MIIT's første afdeling for udstyrsindustrien samt NDRC's prisafdeling og statsforvaltningen for markedsregulering, om prisstigninger på materialer til traktionsbatterier i forudgående produktionsled ([310]). China Nonferrous Metals Industry Association (CNMIA), China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) og China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance (CAPBIIA) og andre industriorganisationer samt relevante personer med ansvar for centrale virksomheder i forudgående og efterfølgende produktionsled inden for udvikling af lithiumressourcer, produktion af lithiumsalt, katodematerialer, traktionsbatterier og andre industrikæder deltog i mødet ([311]).

([303]) Afsnit 1, punkt 2), i batterihandlingsplanen fra 2017.
([304]) Afsnit 2, punkt 2), i batterihandlingsplanen fra 2017.
([305]) Afsnit 4, punkt 1), i batterihandlingsplanen fra 2017.
([306]) Afsnit 4, punkt 1), i batterihandlingsplanen fra 2017.
([307]) Se punkt 2 i meddelelsen om batteriindustrien.
([308]) Idem.
([309]) "Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry", Folkerepublikken Kinas statsråd, af 25. april 2022. Kan ses på: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Kan ses på: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.
([311]) Kan ses på: https://m.yicai.com/news/101354043.html.

(752) Reduktion af omkostningerne fremhæves især i de retningslinjer for Li-ion-batteriindustrien, som regeringen har udarbejdet, i betingelserne for standardisering fra 2021 foreslås tekniske standarder, f.eks. en minimumsenergitæthed for batteripakker på 180 Wh/kg ([312]), og det foreslås desuden at *"vejlede virksomhederne i at reducere fremstillingsprojekter, der blot udvider produktionskapaciteten, styrke den teknologiske innovation, forbedre produktkvaliteten og reducere produktionsomkostningerne"* ([313]).

(753) Kommissionen konstaterede også, at nogle af de råmaterialer, der anvendes til produktion af batterier, er underlagt eksportrestriktioner, som f.eks. eksportkontrolforanstaltninger og ingen tilbagebetaling af indenlandsk moms, hvis batterierne eksporteres. Det erklærede politiske mål med disse foranstaltninger er at modvirke eksport og skabe et overudbud på hjemmemarkedet, således at der er lave hjemmemarkedspriser og tilstrækkelige mængder til fordel for de indenlandske industrier i efterfølgende produktionsled, herunder BEV-producenter.

(754) I den forbindelse konstaterede Kommissionen, at LFP, den type lithium, der anvendes i batterier, er ikke omfattet af momsrefusionen på 13 % ved eksport, hvilket gør hjemmemarkedsprisen på disse råmaterialer kunstigt lavere ved forbrug på hjemmemarkedet.

(755) Siden 2006 har GOC indført midlertidige eksportrestriktioner for grafitrelaterede varer med *afgørelsen om midlertidig eksportkontrol af grafitrelaterede varer* (bekendtgørelse nr. 50 [2006]) ([314]). I henhold til beslutningen er syv typer grafitrelaterede varer ([315]) omfattet af midlertidige eksportkontrolforanstaltninger. De midlertidige eksportkontrolforanstaltninger blev ophævet ved meddelelsen om *"Optimering og tilpasning af midlertidige eksportkontrolforanstaltninger for grafitvarer"* (bekendtgørelse nr. 39 [2023]) ([316]), der blev offentliggjort den 20. oktober 2023 og trådte i kraft den 1. december 2023. Samtidig tilføjer politikken to nye typer grafitvarer til eksportkontrollisten. Grafit er også underlagt eksportrestriktioner i form af ingen tilbagebetaling af den indenlandske moms på 13 % ved eksport ([317]).

(756) Kommissionen konstaterede også, at visse typer kobber er pålagt en eksportafgift på 30 % i henhold til *toldtilpasningsplanen fra 2022* ([318]) og *toldtilpasningsplanen fra 2023* ([319]). Der opkræves yderligere 5-15 % midlertidig eksportafgift på grundlag af den relevante HS-kode.

(757) Endelig konstaterede Kommissionen også, at Kina konsoliderer industrien for sjældne jordarter, som også er nødvendige for produktionen af batterier til BEV'er, for bl.a. at kontrollere prisniveauet og sikre strategiske, økonomiske og bæredygtighedsmæssige mål. Navnlig fusionerede tre statslige enheder i december 2021 for at oprette China Rare Earth Group Co. Ltd, der dækker ca. 62 % af de samlede forsyninger af tunge sjældne jordarter i Kina ([320]). På nationalt plan traf regeringen derfor andre foranstaltninger, såsom indførelse af eksportrestriktioner, som også havde til formål at øge leveringen til de indenlandske producenter af lavprisråmaterialer, der er nødvendige for at producere bl.a. BEV'er.

c) *Konklusion*

(758) Det kan konkluderes, at regeringens retningslinjer, udtalelser og forskrifter vedrørende BEV-industrien viser, at regeringen styrer industrien i retning af en udvikling og en forbedring ved hjælp af en reduktion af omkostningerne og et stabilt udbud af vigtige inputmaterialer. Desuden har GOC udarbejdet et system med en klar og konstant kontrol og overvågning af priserne på batterier og inputmaterialer hertil for at sikre, at BEV-industrien kan købe dem til lave priser og i tilstrækkelige mængder.

([312]) Se afsnit III, punkt 1), i betingelserne for standardisering.
([313]) Se afsnit I, punkt 3), i betingelserne for standardisering.
([314]) Kan ses på: http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) HS-kode: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 og 8545900000.
([316]) Kan ses på: http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Se HS-kode: 38011000 på https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Kan ses på: http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, se bilag 7.
([319]) Kan ses på: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, se bilag 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/.

(759) Alt dette viser, at GOC på centralt og lokalt plan har fastlagt en række politikker og foranstaltninger, som er rettet mod leverandører af batterier og inputmaterialer med henblik på i sidste ende at støtte BEV-industrien. Alle disse inputmaterialer udgør en betydelig del af produktionsomkostningerne ved BEV'er. Som følge af disse politikker har GOC fastsat mål om at sikre et stabilt og rigeligt udbud af disse batterier og inputmaterialer, kombineret med lave priser til fordel for BEV-producenter i form af en betydelig omkostningsreduktion, hvilket giver dem mulighed for at sælge BEV'er til lavere priser, herunder på EU-markedet. Beviser for den økonomiske støtte, der ydes til batteriproducenter, blev behandlet i betragtning 739-743.

1) *Forholdet mellem leverandører af inputmaterialer og GOC*

(760) Efter at have analyseret de retlige og økonomiske rammer, inden for hvilke inputleverandørerne opererer, og som er stærkt dikteret af GOC's politiske mål om at udvikle BEV-industrien via inputleverandørerne, analyserede Kommissionen også kendetegnene ved det kinesiske hjemmemarked for batterier, beviserne for statslig tilstedeværelse/statsligt ejerskab hos inputleverandører samt andre indicier for, at GOC udøvede meningsfuld kontrol over disse enheder (herunder deres organisatoriske karakteristika, beslutningskæder hos den beslutningstagende myndighed og det overordnede forhold til GOC).

(761) Kommissionen indhentede oplysninger om *strukturen på hjemmemarkedet for batterier*. Som forklaret i afsnit 3.3.1.2 undlod GOC at samarbejde med hensyn til leverandører af inputmaterialer, der er aktive på det kinesiske hjemmemarked, herunder leverandører af batterier til BEV'er, og gav ikke præciseringer eller afgørende oplysninger om hjemmemarkedet for batterier. Kommissionen måtte derfor basere sine konklusioner på de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 28.

(762) I den forbindelse baserede Kommissionen sig på fire sæt oplysninger, nemlig oplysningerne i rapporten fra Rhodium ([321]), den geografiske balance på markedet for battericeller som fremlagt af Benchmark Mineral Intelligence ("BMI") ([322]), en rapport fra China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance ([323]) og oplysningerne fra de stikprøveudtagne grupper, der købte batterier.

(763) Oplysningerne i rapporten fra Rhodium viser, at "*med undtagelse af LG Energy Solution domineres det kinesiske marked for traktionsbatterier af indenlandske aktører*" ([324]). Mere specifikt viser rapporten, at kinesisk ejede batteriproducenter havde en markedsandel på over 88 % på det kinesiske hjemmemarked i 2021, hvilket kun efterlod en markedsandel på 4 % til batteriproducenter, der er udenlandsk ejede. Med hensyn til de resterende 8 % var der ingen angivelse af hjemlandet. I betragtning af den begrænsede andel af store udenlandske batterileverandører på det kinesiske marked og i mangel af samarbejde fra GOC udledte Kommissionen imidlertid, at de andre producenter også ville være kinesisk ejet. I samme rapport blev det også fastslået, at CATL havde en markedsandel på over 52 % på det kinesiske marked i 2020. Da der ikke forelå oplysninger om det modsatte, konkluderede Kommissionen, at disse konklusioner også var gyldige i undersøgelsesperioden.

(764) Kommissionen fastslog også, at de ti identificerede batteriproducenter, der blev præsenteret i rapporten fra Rhodium, enten var medlemmer af CBIA (eller dens ledelsesråd), CIAPS og/eller var delvist statsejede. Mens medlemmerne af CBIA og CIAPS tegnede sig for over 86 % af markedsandelen, havde de medlemmer, der varetog næstformandskabet eller har sæde i ledelsesråd, på et tidspunkt en markedsandel på over 62 % i 2021. Det fremgik også af rapporten, at der fandtes en række politikker, der havde til formål at begunstige kinesiske indenlandske batterileverandører ([325]).

([321]) Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group, december 2022 ("rapporten fra Rhodium"), s. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.

([323]) Se rapporten fra China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance, som blev offentliggjort den 11. januar 2024 og er omtalt her: 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]) Rapporten fra Rhodium, s. 41.

([325]) Rapporten fra Rhodium, s. 58.

(765) Den geografiske balance på markedet for battericeller, som BMI har fremlagt ([326]), viser, at den kinesiske batteriforsyning tegnede sig for over 170 % af den lokale efterspørgsel i 2022 og 2023, hvilket også tyder på de kinesiske batteriproducenters klare dominans på deres lokale marked.

(766) Desuden fremgik det af rapporten fra China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance, at ca. 97 % af markedsandelen for den installerede kapacitet i 2023 ([327]) var ejet af kinesiske indenlandske batteriproducenter. De kinesiske batteriproducerende medlemmer af CBIA tegnede sig for mindst 66 % af markedsandelen, mens BYD, den næststørste producent, der tegnede sig for 27 % af den installerede kapacitet i Kina i 2023, er medlem af CIAPS. En virksomhed, China Aviation Lithium Battery (CALB), var både medlem af CBIA's ledelsesråd og samtidig en statsejet virksomhed. CATL tegnede sig alene for mere end 40 % af den samlede installerede kapacitet i Kina i 2023 og er medlem af CBIA's ledelsesråd.

(767) Kommissionen bemærkede også, at CBIA og CIAPS ikke offentliggør den fuldstændige liste over deres medlemmer online. Kommissionen var i stand til at fastslå, at virksomhederne var medlem af CBIA, CIAPS og andre industrisammenslutninger ved at se på deres årsrapporter og andre oplysninger, der var tilgængelige online, f.eks. listen over medlemmer af deres tilsynsorganer. I mangel af oplysninger fra GOC samt officielle offentlige data vedrørende den fuldstændige liste over medlemmer af CBIA og CIAPS konkluderede Kommissionen, at endnu flere batterileverandører kunne være medlemmer af disse sammenslutninger.

(768) Selv om der i sidste ende ikke kunne drages nogen konklusion med hensyn til værdien af SAIC Groups indkøb af batterier på grund af deres manglende samarbejdsvilje, fastslog Kommissionen, at de batterileverandører, som den indberettede, alle er beliggende i Kina. Med hensyn til Geely Group blev mindst 65 % af dens indkøb foretaget af virksomheder, der enten var medlemmer af CBIA, CIAPS eller var delvist statsejede. For så vidt angår SAIC Group kunne der ikke verificeres nogen oplysninger om købsværdi eller -mængde, men oplysningerne i sagen viser, at dens fire største batterileverandører direkte eller indirekte var statsejede, medlemmer af CBIA eller tæt forbundet med den gennem en aktionær (CATL) i en af leverandørerne.

(769) På grundlag af ovenstående konkluderede Kommissionen, at det kinesiske hjemmemarked næsten udelukkende forsynes af indenlandske batterileverandører. Langt hovedparten af disse leverandører er medlemmer af sammenslutninger som CBIA og CIAPS og/eller er statsejede.

(770) Kommissionen undersøgte endvidere *forholdet mellem GOC og batterileverandørerne* for at fastslå, om regeringen udøvede reel kontrol over de pågældende enheder og deres adfærd på markedet. Den rolle, som sammenslutningerne spiller, er afgørende for at vise, hvordan GOC gennem sammenslutningerne sikrer, at dens politiske mål om at udvikle BEV-industrien gennemføres.

(771) I mangel af oplysninger fra GOC med hensyn til omfanget af statsligt ejerskab af og kontrol over indenlandske leverandører af batterier til BEV'er og andre oplysninger om indicier i den henseende, var Kommissionen nødt til at gøre brug af de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28. Med henblik herpå analyserede Kommissionen situationen for batterileverandørerne i de to ikke-integrerede grupper i stikprøven (Geely Group og SAIC Group). Som tidligere nævnt fremlagde GOC ikke de ønskede oplysninger om ejerskab af og kontrol over batterileverandørerne og/eller sammenslutningerne af batteriproducenter. Desuden undlod Geely Groups og SAIC Groups ikke forretningsmæssigt forbundne batterileverandører at fremlægge oplysninger om GOC's ejerskab og kontrol. Kommissionen var derfor nødt til at søge disse oplysninger fra offentligt tilgængelige kilder. Da Kommissionen ikke var i stand til at finde offentligt tilgængelige oplysninger, måtte den drage konklusioner på grundlag af grundforordningens artikel 28.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.
([327]) Se fodnote 323, tabel 4.

(772) Med hensyn til SAIC Group kunne oplysninger om købsværdi eller -mængde ikke verificeres, men oplysningerne i sagen viser stadig, at SAIC Groups fire største batterileverandører, der tegner sig for en stor del af deres batteriindkøb, direkte eller indirekte var delvist statsejede. For så vidt angår Geely Group blev det konstateret, at 3 ud af 14 batterileverandører var delvist statsejede. Det blev også konstateret, at en stor del af leverandørerne af batterier til SAIC Group og Geely Group var medlemmer af industrisammenslutningerne. Desuden fastslog Kommissionen også, at ud af de ti største identificerede batteriproducenter, der blev præsenteret i rapporten fra Rhodium ([328]), og som var aktive på det kinesiske hjemmemarked i 2020, var mindst 7 af dem delvist statsejede.

(773) Som allerede nævnt i betragtning 763 blev det konstateret, at batterileverandørerne var medlemmer af enten CBIA eller CIAPS og tegnede sig for over 86 % af markedsandelen i Kina i 2020. CALB var både medlem af CBIA's ledelsesråd og en statsejet virksomhed (betragtning 765). CATL, som er en central aktør på det kinesiske marked og tegnede sig for 52 % af det samlede kinesiske hjemmemarked i 2020, er en direkte og indirekte (gennem joint ventures) leverandør til Geely Group og SAIC Group og medlem af CBIA's ledelsesråd.

(774) Da GOC ikke samarbejdede, måtte Kommissionen basere sig på offentligt tilgængelige oplysninger for at afgøre, hvilke af disse leverandører der er medlemmer af sammenslutninger. Kommissionen bemærkede, at CBIA og CIAPS ikke offentliggør den fuldstændige liste over deres medlemmer online. Kommissionen var dog i stand til at fastslå, at virksomhedernes var medlem af CBIA, CIAPS og andre industrisammenslutninger ved at se på deres årsrapporter og andre oplysninger, der var tilgængelige online, f.eks. listen over medlemmer af deres tilsynsorganer. I mangel af oplysninger fra GOC samt officielle offentlige data vedrørende den fuldstændige liste over medlemmer af CBIA og CIAPS konkluderede Kommissionen, at endnu flere leverandører sandsynligvis er medlemmer af disse sammenslutninger.

(775) Desuden offentliggør CBIA kun listen over medlemmer, der indgår i ledelsesrådet, og listen over "*nye medlemmer*". Sidstnævnte omfatter de medlemmer, der blev medlemmer i marts 2017, men foreningen blev grundlagt i 1988. Ifølge oplysningerne online har sammenslutningen mere end 500 gruppemedlemmer ([329]). Kommissionen indhentede oplysninger om de medlemmer, der var opført på den ufuldstændige liste, der var tilgængelig online, og konstaterede, at visse statsejede virksomheder indgik på listen, herunder ikke kun råmaterialeleverandører og batteriproducenter, men også statsejede investeringsfonde og forskningsinstitutter. På dette grundlag udledte Kommissionen, at GOC kunne udøve direkte kontrol over enheder, der omfatter en lang række væsentlige aktører, der ikke kun er involveret i batterisektoren og i produktion af lithium, der er nødvendigt til produktion af batterier, men i BEV-sektoren som helhed. Det forhold, at flere aktører i hele BEV-forsyningskæden er medlemmer af CBIA, styrker beviserne for, at GOC opbyggede en ramme, der omfatter alle led i forsyningskæden.

(776) Kommissionen analyserede vedtægterne for CBIA og CIAPS for at vurdere graden af statslig kontrol med sammenslutningerne og deres medlemmer. Med henblik herpå måtte Kommissionen udelukkende basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28, hvilket skyldtes GOC's afslag på at fremlægge oplysninger om kendetegnene ved det kinesiske marked og om de sammenslutninger, hvorom Kommissionen anmodede om oplysninger, herunder både CBIA og CIAPS (betragtning 279).

(777) I sine bemærkninger til anvendelsen af artikel 28, jf. betragtning 282, afviste GOC enhver kontrol over CBIA og formel tilknytning til sammenslutningen. Undersøgelsen viste imidlertid, at GOC's påstand om, at den ikke havde kontrol over CBIA, og at sammenslutningen ikke formelt er tilknyttet GOC, var faktuelt ukorrekt. Tværtimod fandt Kommissionen, at GOC udøver kontrol over CBIA og CIAPS.

([328]) Rapporten fra Rhodium, s. 58.
([329]) Se 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) For det første er CBIA en industrisammenslutning under statsrådets direkte ledelse. Statsrådet er det udøvende organ i Den Nationale Folkekongres og statsadministrationens øverste organ i Kina. Det består af et begrænset antal personer, herunder statsministeren, vicestatsministrene og generalsekretæren. Artikel 3 i CBIA's vedtægter ([330]) fastsætter også, at sammenslutningen *"tilslutter sig det kinesiske kommunistpartis overordnede ledelse og [...] opretter organisationer under det kinesiske kommunistparti med henblik på at udføre partiaktiviteter og skabe de nødvendige betingelser for partiorganisationers aktiviteter"*. CBIA er således ikke en uafhængig sammenslutning, der er oprettet af markedsaktører og handler i overensstemmelse med de frie markedsøkonomiske principper, men en enhed, der ledes af GOC og forvaltes af den gennem statsrådet, og den skal dermed nå de offentlige politiske mål, der er fastsat af GOC.

(779) Mange kinesiske industrisammenslutninger definerer i deres vedtægter, at deres rolle er at slå bro mellem regeringen og deres medlemmer. I foranstaltningerne for omfattende tilsyn med industrisammenslutninger og handelskamre, der blev udstedt af NDRC, ministeriet for civile anliggender og otte andre afdelinger i 2016, blev der opfordret til oprettelse af partiorganisationer i industrisammenslutninger og handelskamre, og det fremgår af foranstaltningerne, at kravene til partiopbygning ([331]) skal fremgå af industrisammenslutningernes vedtægter. Selv om NDRC i 2019 iværksatte en undersøgelse med den erklærede opgave at foretage en institutionel adskillelse af industrisammenslutninger og handelskamre fra regeringen, omfattede NDRC's udtalelser ([332]) i denne forbindelse formelt en adskillelse af institutioner, funktioner, finansielle aktiver osv., sikrede de ikke blot industrisammenslutningers fortsatte finansielle afhængighed af regeringsmyndighederne, men også CCP's fortsatte fulde kontrol over dem: *"Organer for partiopbygning i sociale organisationer på alle niveauer skal [...] styrke den konkrete vejledning, kraftigt fremme partiopbygning i adskilte industrisammenslutninger og handelskamre, [...] i vid udstrækning styrke partiets lederskab over for industrisammenslutninger og handelskamre og sikre, at partiernes arbejde fortsætter uafbrudt, og at partiorganisationernes rolle ikke svækkes i adskillelsesprocessen. [...] Organer for partiopbygning i sociale organisationer på alle niveauer skal opfordre industrisammenslutninger og handelskamre til at indføre kravet om partiopbygningsarbejde i deres vedtægter med henblik på at færdiggøre arbejdsmekanismer, der sikrer partiorganisationernes deltagelse i beslutningstagningen om vigtige spørgsmål, og til at standardisere ledelsen"* ([333]). Udtalelserne sikrede også industrisammenslutningernes finansielle afhængighed af statslige myndigheder og CCP's fulde kontrol over dem ([334]).

(780) For det andet udøves CBIA's udøvende magt af bestyrelsen, som vælges af generalforsamlingen, der består af alle sammenslutningens medlemmer, blandt de virksomheder, der er medlemmer (artikel 21 i vedtægterne). GOC er også fuldt ud involveret i udvælgelsen af kandidater til bestyrelsen. I henhold til artikel 22 i CBIA's vedtægter omfatter det udvalg, der har til opgave at udvælge kandidaterne, *"repræsentanter for tilsynsrådet"* og *"repræsentanter for partiorganisationen"*. Hvis bestyrelsen ikke kan træde sammen, vælges udvalgets medlemmer direkte af det partiopbyggende ledelsesorgan. Partiopbyggende organer er ansvarlige for alle aktiviteter i forbindelse med udbredelsen af partiets ideologi. I henhold til *"Udtalelser om gennemførelsen af reformen om gennemgribende adskillelse af industrisammenslutninger og handelskamre fra administrative organer,"* (*"udtalelser om industrisammenslutninger"*) skal sociale organisationers organer for partiopbygning *"i vid udstrækning styrke partiets lederskab over industrisammenslutninger og handelskamre og sikre, at partiets arbejde fortsætter uafbrudt, og at partiorganisationernes rolle ikke svækkes i adskillelsesprocessen. [...] Organer for partiopbygning i sociale organisationer på alle niveauer skal opfordre industrisammenslutninger og handelskamre til at indføre kravet om partiopbygningsarbejde i deres vedtægter med henblik på at færdiggøre arbejdsmekanismer, der sikrer partiorganisationernes deltagelse i beslutningstagningen om vigtige spørgsmål, og til at standardisere ledelsen"* ([335]). Generalforsamlingen, der vælger og afskediger direktører, skal også indkaldes med godkendelse fra det partiopbyggende ledelsesorgan. Regeringens indflydelse på sammenslutningens daglige

([330]) China Battery Industry Associations vedtægter (*"CBIA AoA"*), som kan ses på http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Partiopbygningsarbejde kan tage mange former, og målet er i sidste ende at udvide partiets indflydelse i virksomheder, sammenslutninger, administrationer mv. En officiel definition af partiopbygning kan findes her: http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html *"Indholdet i partiopbygningsarbejde er forholdsvis omfattende og inkluderer en række opgaver, som f.eks. politisk, ideologisk og organisatorisk opbygning, udvikling af arbejdsstil og disciplin, bekæmpelse af korruption samt systemopbygning"*.

([332]) Udtalelser om gennemførelsen af reformen om gennemgribende adskillelse af industrisammenslutninger og handelskamre fra administrative organer, NDRC, ministeriet for civile anliggende m.fl., af 14. juni 2019, kan ses på: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) Afsnit 4 i NRDC's udtalelser.

([334]) Se rapporten om Kina — afsnit 2.3.3, s. 24-25 og punkt 3, stk. 2, i NDRC's udtalelser, ifølge hvilke administrative organer opfordres til at købe tjenesteydelser fra kvalificerede industrisammenslutninger.

([335]) Se afsnit 2.3.3 i rapporten om Kina, s. 25-26, og også afsnit 4 i NDRC's udtalelser.

aktiviteter understreges yderligere i artikel 36 i vedtægterne, som kræver, at de personer, der er ansvarlige for sammenslutningen, *skal*"[a]*cceptere det kinesiske kommunistpartis ledelse, støtte socialisme med kinesiske karakteristika, resolut gennemføre partiets linje, principper og politikker og have gode politiske kvaliteter*". De personer, der er ansvarlige for sammenslutningen, omfatter formanden, 23 næstformænd og en generalsekretær. Flere statsejede virksomheder er også udnævnt til næstformænd. På grundlag af ovenstående er CBIA ikke kun under statsrådets ledelse, men GOC kontrollerer også CBIA's administration og de centrale personer, der er ansvarlige for dens arbejde.

(781) Endvidere fastsættes det i artikel 46, stk. 5), i vedtægterne, at tilsynsrådet skal indberette eksisterende problemer i forbindelse med sammenslutningens arbejde til partiopbyggende ledelsesorganer og myndigheder med ansvar for industriforvaltning. Der mindes om, at i DS379 i forbindelse med kinesiske statsejede forretningsbanker omfattede oplysninger, der er relevante for vurderingen af, om en enhed er et offentligt organ, også dokumentation for, at ledende medarbejdere var regeringsudnævnte, hvorved CCP bevarede betydelig indflydelse på deres udnævnelse, jf. betragtning 415.

(782) Forholdet mellem CBIA og GOC bekræftes yderligere i NDRC's rapporter ([336]) og i presseartikler online. I en rapport om CBIA's 8. medlemskongres, der blev afholdt i Beijing i 2020, understregede Zhang Chonghe, formand for Kinas nationale råd for lette industrier ("CNLIC"), som CBIA er en del af og modtager vejledning fra ([337]), at CBIA har fungeret som *"en god hjælp for regeringen"* ([338]), idet den bl.a. har foreslået ændringer af flere industripolitikker og afspejler virksomhedernes krav til regeringen. I lighed med CBIA forvaltes CNLIC af statsrådets SASAC, og dens forretningsområde omfatter deltagelse i udformningen af industriplaner og industripolitikker, opbygning af industriklynger og regioner med fokus på let industri, *" standardisering af industriens adfærd" og " udførelse af andre opgaver, der er pålagt af regeringen og relevante myndigheder"* ([339]). Ifølge sammenslutningen har den faktisk altid været fast besluttet på at *"**bistå regeringen**"*(fremhævelse tilføjet) ([340]).

(783) De samme bestemmelser gælder for CIAPS. Som det er tilfældet med CBIA (jf. betragtning 779), udøves den udøvende magt af bestyrelsen (artikel 21). GOC er fuldt ud involveret i udvælgelsen af kandidater til bestyrelsen. I henhold til artikel 22 i CIAPS's vedtægter omfatter det udvalg, der har til opgave at udvælge kandidaterne, "*repræsentanter for bestyrelsen, repræsentanter for tilsynsrådet*" og "*repræsentanter for partiorganisationen*". Hvis bestyrelsen ikke kan træde sammen, vælges udvalgets medlemmer direkte af det partiopbyggende ledelsesorgan. CBIA er således ikke kun under statsrådets ledelse, men GOC kontrollerer også CBIA's administration og de centrale personer, der er ansvarlige for dens arbejde. Endvidere fastsættes det i vedtægternes artikel 46, stk. 5, at tilsynsrådet skal indberette eksisterende problemer i forbindelse med sammenslutningens arbejde til partiopbyggende ledelsesorganer og myndigheder med ansvar for industriforvaltning.

([336]) Se https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Xia Nong, inspektør på første niveau i industriafdelingen i den nationale udviklings- og reformkommission udtrykte navnlig håb om, at CBIA *"fortsat vil spille en god rolle som bindeled på baggrund af det nye udviklingsmønster med "dobbelt cirkulation"[...]"*.

([337]) Listen over sammenslutninger, der er medlem af CNLIC, kan ses på http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) "Adhere to the Party Building to lead the work of the association and promote the transformation and upgrading of the battery industry and green development", Sohu, af 31. oktober 2020. Kan ses på: https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

([339]) CNLIC's vedtægter kan ses på: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html.

([340]) "Meng Xiangfeng, assistant to the chairman of CATL, and his delegation visited the association for exchanges", CBIA, af 15. februar 2023. Kan ses på: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html.

(784) Artikel 21 i CIAPS's vedtægter fastsætter, at sammenslutningens direktører skal "*[a]cceptere det kinesiske kommunistpartis ledelse, støtte socialisme med kinesiske karakteristika, resolut gennemføre partiets linje, principper og politikker og have gode politiske kvaliteter*". Hvis bestyrelsen ikke kan træde sammen, vælges udvalgets medlemmer direkte af det partiopbyggende ledelsesorgan, sådan som det også er tilfældet med CBIA. CIAPS er således ikke kun under statsrådets ledelse, men GOC kontrollerer også sammenslutningens administration og de centrale personer, der er ansvarlige for dens arbejde.

(785) Som det fremgår af betragtning 779, har GOC indført et system, der sikrer, at alle sammenslutningens ledelsesmæssige og administrative organer og funktioner, såsom bestyrelsen, formanden, næstformændene og generalsekretæren, udnævnes med henblik på at fremme CCP's og GOC's politiske mål. De retlige og økonomiske forhold i Kina, hvorunder BEV-leverandørerne opererer, er kendetegnet ved en stærk og omfattende kontrol fra regeringens side, hvilket allerede er udførligt beskrevet i betragtning 197-203 og betragtning 704-705. Bevis for en sådan omfattende kontrol findes bl.a. i forfatningens artikel 11, ifølge hvilken regeringen også udtrykkeligt fører tilsyn og kontrol med de ikkeoffentlige sektorer i økonomien (se navnlig betragtning 199).

(786) Desuden har Kommissionen også konstateret, at der findes CCP-medlemmer og -organisationer hos flere batterileverandører, og at de har udbredt indflydelse. I overensstemmelse med selskabsretten ([341]) skal der ikke blot i statsejede virksomheder, men også i private virksomheder *oprettes en organisation under det kinesiske kommunistparti til at udføre partiets aktiviteter i overensstemmelse med det kinesiske kommunistpartis forfatning. Virksomheden skal skabe de nødvendige betingelser for partiorganisationens aktiviteter*". Desuden efterlader udtalelserne fra CCP's centralkomité og statsrådet fra 2017 om skabelse af et sundt miljø for udvikling af iværksættere, fremme af iværksætteri og fuld anerkendelse af den rolle, som iværksættere spiller ([342]), ingen tvivl om CCP-organisationernes rolle i virksomheder: "*Uddanne og vejlede private iværksættere for at støtte partiets lederskab og støtte virksomhedernes partiopbygningsarbejde. Etablere og forbedre ikkeoffentlige virksomheders mekanismer til partiopbygningsarbejde, aktivt undersøge forskellige metoder til partiopbygningsarbejde og bestræbe sig på at udvide dækningen af partiorganisationer og -partiarbejde i ikkeoffentlige virksomheder. Bedst muligt udnytte den politiske kernerolle, som partiorganisationerne spiller for de mange arbejdstagere, og den ledende politiske rolle i udviklingen af virksomheder*". CATL's CCP-medlemmer mener faktisk, at *deres partiopbygningsarbejde også skal stå i spidsen for virksomhedens udvikling* ([343]).

(787) Beviser for CCP's kontrol over ikke blot statsejede virksomheder, men også private enheder, bekræftes yderligere af bestemmelsen i "*Retningslinjer for corporate governance i børsnoterede virksomheder*", som CSRC gav mandat til i 2018 ([344]), og som i artikel 5 fastsætter, at "*i børsnoterede virksomheder skal der i henhold til bestemmelserne i selskabsloven oprettes organisationer under det kinesiske kommunistparti med henblik på at udføre partiaktiviteter. Børsnoterede virksomheder skal skabe de nødvendige betingelser for partiorganisationens aktiviteter". Statskontrollerede børsnoterede virksomheder skal i overensstemmelse med selskabsloven og relevante bestemmelser og i lyset af virksomhedens egenkapitalstruktur, forretningsaktiviteter og andre faktiske forhold indarbejde relevante krav til partiopbygningsarbejde i deres vedtægter.*" Dette bekræfter, at CCP udøver indflydelse på alle typer virksomheder i Kina, og at den kan anvende partiopbyggende arbejdsenheder i virksomheder til at udøve sin indflydelse. Desuden er nogle af de største batteriproducenter i Kina (CATL, BYD og Gotion) alle noteret på Shenzhen Stock Exchange og er bundet af CRSC's retningslinjer. Dette bekræftes af artikel 12 i CATL's vedtægter, som fastsætter, at virksomheden "*opretter en partiorganisation under kommunistpartiet og udfører partiaktiviteter i overensstemmelse med bestemmelserne i det kinesiske kommunistpartis forfatning. Virksomheden skal skabe de nødvendige betingelser for partiorganisationens aktiviteter*" ([345]).

([341]) Kan ses på: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) Kan ses på: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm.
([343]) Se pressemeddelelsen https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Se https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Se CATL's vedtægter fra maj 2022, som kan ses på CATL's websted: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Desuden har Zeng Yuqun, som er formand og administrerende direktør for CATL, siden december 2022 også været næstformand for All-China Federation of Industry and Commerce (ACFIC) ([346]). ACFIC er et handelskammer, der ledes af CCP, *"med private virksomheder og private økonomiske aktører som de vigtigste medlemmer"* ([347]). På grundlag af ACFIC's vedtægter har den til formål at *"styrke og forbedre private økonomiske aktørers ideologiske og politiske arbejde"* og *"vejlede private økonomiske aktører i bevidst at kombinere deres individuelle udvikling med den nationale udvikling"* (artikel 1 og artikel 1, stk. 2). I henhold til artikel 2 i vedtægter er ACFIC også ansvarlig for at forestå undersøgelser og forskning i forbindelse med gennemførelsen af CCP's politikker. Det ledende princip for sammenslutningen er også at bistå regeringen med at forvalte og assistere den private økonomi (artikel 3).

(789) På grundlag af bl.a. a) GOC's kontrol over de kinesiske industrisammenslutninger, der er analyseret i dette afsnit (dvs. CBIA og CIAPS), og b) det forhold, at de fleste kinesiske indenlandske batteriproducenter blev anset for at være medlemmer heraf, og c) det forhold, at CATL, den største batteriproducent i Kina også blev udpeget til næstformand for både CBIA ([348]), og for ACFIC, et handelskammer ledet af CCP med den udtrykkelige hensigt at vejlede private virksomheder i gennemførelsen af CCP's politikker, konkluderede Kommissionen, at batterimarkedet domineres af flere virksomheder, som forvaltes og kontrolleres af staten gennem deres deltagelse i CBIA og CIAPS. I betragtning af GOC's tilstedeværelse i sammenslutningernes ledelse og udførelsen af deres forretningsbeslutninger udøver GOC betydelig kontrol over batterileverandørerne gennem deres deltagelse i CBIA og CIAPS.

2) *Batterileverandørernes centrale karakteristika og funktioner*

(790) Organiseringen af inputleverandører via sammenslutninger og deres forbindelser med GOC viser, hvordan leverandørerne af inputmaterialer har fået overdraget statslige beføjelser til at udføre offentlige funktioner. I stedet for at fungere som frie markedsaktører udfører leverandørerne af inputmaterialer den statslige funktion, de har fået overdraget, nemlig at udvikle BEV-industrien. Disse funktioner varetages af leverandørerne af inputmaterialer med direkte støtte fra GOC, når de leverer vigtige inputmaterialer til BEV-producenterne mod utilstrækkeligt vederlag.

(791) Som allerede omhandlet i afsnit 3.1 fandt Kommissionen bevis for, at GOC har fuld kontrol over både CBIA og CIAPS og deres medlemmer. Kommissionen fokuserede derfor sin undersøgelse på de funktioner, der udføres af CBIA, CIAPS og deres medlemmer, og som kan karakteriseres som værende af statslig karakter.

(792) CBIA er fuldt ud involveret i udformningen af industripolitikker, idet den afgiver udtalelser og fremsætter forslag til regeringen herom, og i gennemførelsen af de lovgivningsmæssige og reguleringsmæssige rammer for batterisektoren. I kapitel II, artikel 6, stk. 1) og artikel 6, stk. 10) i vedtægterne for CBIA hedder det udtrykkeligt, at sammenslutningens forretningsområde er at*"[i]ndgå i arbejdet med at udforme og tilrettelægge gennemførelsen af planen for udvikling af batteriindustrien [...] og fremme gennemførelsen af planer og relaterede politikker udarbejdet af regeringen"* samt *" at [p]åtage sig andre opgaver, der er godkendt eller overdraget af regeringen og relevante myndigheder"*. I den forbindelse minder Kommissionen om, at gennemførelsen af planer ikke blot er en vejledende ramme, men er fastsat ved lov, herunder Kinas forfatning ([349]).

(793) Kommissionen fandt beviser i denne henseende på CBIA's websted ([350]). CBIA deltog sammen med repræsentanter for MIIT og centrale virksomheder såsom CATL og Sunwoda, en anden mindre kinesisk batteriproducent, i et diskussionsmøde for at udforme den *"14. femårsplan for udvikling af batteriindustrien"* ([351]) og foreslå ændringer af bl.a. industripolitikker, indenlandske og udenlandske forbrugermarkeder og grøn udvikling. Ifølge det, der

([346]) Zeng Yuqun, Chairman of CATL, was elected as the new Vice Chairman of the All-China Federation of Industry and Commerce, The Paper, af 13. december 2022. Kan ses på: https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Se vedtægterne for ACFIC, som kan ses på: https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Se http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Rapporten om Kina — kapitel 4.3.1, s. 93, samt artikel 62, 67 og 89 i Folkerepublikken Kinas forfatning, kan ses på: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Se "China Battery Industry Association holds a discussion meeting on the formulation of the "14th Five-Year Plan for the Development of the Battery Industry"", China Battery Industry Association, af 23. august 2021. Kan ses på: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html.

([351]) Senere færdiggjort som den 14. femårsplan for udvikling af lagring af alternativ energi. Kan ses på: https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

fremgik af CBIA's websted, arbejdede arbejdsgruppen og MIIT tæt sammen om udarbejdelsen af planen, *"så den kan blive et vejledende dokument, der kan lede industrien og være til gavn for regeringen og virksomhederne"*.

(794) Det blev også konstateret, at CBIA var blevet tildelt ekstraordinær beføjelse til at *"styrke disciplin i industrien"* og regulere sammenslutningens, industriens og medlemmernes aktiviteter og koordinere medlemmernes forbindelser ([352]). Styrkelse af industriens (selv-)disciplin og markedsadfærd fremgår som specifikke instrukser i flere nationale planer, jf. betragtning 747 og 748. I henhold til artikel 11 i CBIA's vedtægter skal medlemmerne overholde sammenslutningens regler og gennemføre dens beslutninger.

(795) I tillæg til de beviser, der blev fundet i CBIA's vedtægter, hedder det i introduktionen på sammenslutningens websted, at den har til formål "*at afspejle virksomheders og industriers krav, regulere virksomheders og industriers adfærd, beskytte medlemmernes legitime rettigheder og interesser, gennemføre nationale politikker og love, fremme en løbende forbedring af niveauet i økonomien, teknologien og ledelsen af hele industrien samt at fremme udviklingen af hele industrien [...] for at fremme industriens marked [...] og koordinere virksomhedernes* produktion, *salg og eksport*" ([353]). I henhold til CBIA's manifest ([354]) er sammenslutningens formål at *"varetage medlemmernes behov og helhjertet befordre industriel udvikling og statslig ledelse*", og målet er at "*skabe en kvalitetssammenslutning, der fører an i udviklingen af den globale batteriindustri*". På grundlag af artikel 2 i vedtægterne skal dens anvendelsesområde også fungere som bindeled mellem regeringen og medlemmerne. I henhold til artikel 10, stk. 2), i CBIA's vedtægter fører medlemmerne også tilsyn med sammenslutningens arbejde.

(796) CIAPS er endnu en sammenslutning, der består af virksomheder og institutioner med tilknytning til batteriindustrien. Sammenslutningens formål er ikke blot at varetage medlemmernes interesser, men også at hjælpe dem med at ekspandere på indenlandske og udenlandske markeder og at fremme de generelle teknologiske fremskridt og industriens udvikling. I lighed med CBIA fastsættes det i artikel 3 i CIAPS's vedtægter ([355]), at sammenslutningen følger det kinesiske kommunistpartis ledelse, overholder nationale politikker og gennemfører partiaktiviteter. CIAPS har også til opgave at fremsætte henstillinger til statslige myndigheder om udformningen af politikker og forskrifter for batteriindustrien (artikel 6, stk. 1) og at fungere som bindeled til regeringen ved at videregive medlemmernes krav til regeringen og til gengæld bistå medlemmerne med gennemførelsen af statslige politikker (artikel 6, stk. 1), tilrettelægge udformningen af regler og forskrifter for industrien, *"bistå regeringen med at regulere markedsadfærd, udvide markederne for medlemmerne, skabe betingelser for etablering af et eksternt miljø med fair og velordnet konkurrence*" og beskytte både medlemmernes og industriens interesser (artikel 6, stk. 3). Endelig bestemmes det i artikel 6, stk. 14, at sammenslutningen *"varetage[r] opgaver, der er overdraget af offentlige myndigheder, og gennemføre[r] andre aktiviteter, der er til gavn for industrien*". Medlemmer, der deltager i CIAPS, har også beføjelse til at føre tilsyn med sammenslutningens arbejde (artikel 10).

(797) I CIAPS's vedtægter pålægges medlemmerne endvidere forpligtelser i artikel 11, hvorefter medlemmerne skal "overholde sammenslutningens vedtægter og forskellige forskrifter og gennemføre sammenslutningens beslutninger".

(798) CIAPS varetager derfor ikke blot rådgivende funktioner for regeringen og fungerer som formidler mellem GOC og dens medlemmer, men har også fået overdraget den ekstraordinære beføjelse til at regulere markedsadfærden blandt dens medlemmer og andre enheder, der er aktive i batteriindustrien. Lignende bestemmelser om deres aktørers markedsadfærd og prisfastsættelsesmekanismer findes i vedtægterne for Shenzhen Battery Industry Association (SBIA), som Sunwoda er en del af. SBIA er under Shenzhen-regeringens ledelse og fastsætter udtrykkeligt bestemmelser om koordinering af pristvister mellem deres medlemmer. Følgende fremgår navnlig af SBIA's vedtægter: "[u]*nder vejledning fra prisforvaltningsafdelingen føre tilsyn med prisfastsættelsen for varer eller tjenesteydelser inden for industrien, koordinere pristvister mellem medlemmerne og opretholde en fair konkurrence*" ([356]).

([352]) Jf. artikel 6, stk. 8) i CBIA's vedtægter.
([353]) Kan ses på: http://www.chinabattery.org/detail/1101.html.
([354]) Se http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) Kan ses på: https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Jf. artikel 8(8) i SBIA's vedtægter, som kan ses på http://www.szbattery.org/bylaws.html.

(799) Som det er tilfældet med CBIA, har medlemmerne af CIAPS fået overdraget statslig beføjelse i den forstand, at de individuelt og kollektivt har beføjelse til at øve indflydelse på og træffe beslutninger om, at sammenslutningen kan udføre opgaver eller funktioner på vegne af regeringen med henblik på at udvikle BEV-industrien. Disse sammenslutninger udfører også statslige funktioner, idet deres rolle er at gennemføre GOC's politikker om at levere batterier og råmaterialer til lave priser for at udvikle BEV-industrien og føre tilsyn med, at alle relevante leverandører overholder dem fuldt ud. I lyset heraf anså Kommissionen CIAPS og dens medlemmer for at være "offentlige organer" som omhandlet i SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), nr. 1).

(800) Kommissionen vurderede endvidere, om batterileverandørerne, og navnlig CATL, som er en stor operatør på det kinesiske hjemmemarked, har statslig beføjelse, og om de udøver denne beføjelse i forbindelse med udførelsen af statslige funktioner. Dokumentationen viste, at batterileverandørerne overholder og gennemfører GOC's politiske mål, der er omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1, litra i), og dermed udfører statslige funktioner.

(801) Rollen som et offentligt organ, der udøver offentlige funktioner, illustreres godt af CATL's adfærd på batteri- og BEV-markedet, hvorved den opbyggede et netværk af strategiske joint ventures med følgende statsejede virksomheder: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive og senest BAIC ([357]). Disse partnerskaber viser tætte statslige forbindelser, der ikke blot bidrager til at konsolidere CATL's position, men også gavner BEV-industrien i den forstand, at de sikrer stabile forsyninger til disse BEV-producenter fra et medlem af CBIA's ledelsesråd ([358]). I samme ånd indgik CATL også en joint venture-aftale med Geely Group ([359]) med henblik på at sikre et "*stabilt udbud*" og "*sænke indkøbsprisen for dele og dermed øge elbilers konkurrenceevne*". Dette viser, at en sådan dynamik ikke er begrænset til statsejede BEV-producenter, men også påvirker de privatejede virksomheders adfærd.

(802) Med hensyn til transaktioner med forretningsmæssigt forbundne virksomheder fastslog Kommissionen, at det af artikel 46 i CATL's vedtægter fremgår, at transaktioner mellem virksomheden og dens forretningsmæssigt forbundne parter kan fritages for at blive forelagt generalforsamlingen til drøftelse, når [...] "*prisfastsættelsen for transaktioner med nærtstående parter fastsættes af staten*" ([360]). En lignende bestemmelse findes i artikel 22 i CATL's system for transaktioner mellem forretningsmæssigt forbundne parter ([361]). Kommissionen fandt, at der ikke ville være nogen grund til, at en sådan bestemmelse ville være nødvendig, hvis der ikke var tilfælde af statsligt fastsatte priser i denne industri, navnlig ved køb/salg af råmaterialer og/eller batterier. I betragtning af ovennævnte joint ventures, der er indgået mellem CATL og statsejede BEV-producenter, eksistensen af joint ventures mellem CATL og de to ikke-integrerede producenter i stikprøven og den store andel af batterier, som Geely Group og SAIC Group køber fra CATL, ser det ud til, at GOC spiller en central rolle i prismekanismen for de batterier, der leveres til BEV-industrien, og at CATL udøver statslig beføjelse i udførelsen af sine funktioner.

([357]) FAW/CATL established a new company, Ningde, a popular brand, gathered six state-owned enterprise partners, Sohu, af 26. april 2024. Kan ses på: https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

([358]) Med hensyn til SAIC se "CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II", Gasgoo, af 22. juni 2021. Kan ses på: https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html.
Se sidste afsnit: *"Denne aftale gør det muligt for dem at indlede drøftelser om en lang række områder, herunder fælles udvikling og stabile forsyninger [...]"*.
Med hensyn til FAW, se "China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL", Yicai, af 28. februar 2019, kan ses på: https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: *"For FAW kan bindingen sikre en stabil strømforsyning til en konkurrencedygtig pris"*.
Med hensyn til GAC se "GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures", GAC Group, af 19. juli 2018. Kan ses på: https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: *"For så vidt angår GAC vil dette samarbejde sikre en stabil forsyning af centrale komponenter i køretøjer på alternativ energi, reducere indkøbsomkostningerne yderligere og forbedre virksomhedens markedskonkurrenceevne"*.

([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) CATL er den førende batteriproducent i Kina og tegner sig for 52 % af det indenlandske batterimarked ([362]) og optræder også i vid udstrækning i de nationale og lokale planer, navnlig i Guizhou og Fujian. I Guizhou indgik CATL flere samarbejdsaftaler med de lokale myndigheder, jf. betragtning 730. Desuden afspejler oprettelsen af CATL's National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology (nationalt forskningscenter for teknologi til opbevaring af elektrokemisk energi) en af hovedopgaverne i batterihandlingsplanen fra 2017 ([363]) (betragtning 729). CATL *"tog som rygraden i udviklingen af Kinas lithiumbatteriindustri [...] føringen og oprettede i et samarbejde National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology"* ([364]). Forskningscentret består af seks universiteter, bl.a. Tsinghua University og Xiamen University, to videnskabelige forskningsenheder, bl.a. China Electric Power Research Institute and China Automotive Technology R&D Center, og syv virksomheder i forudgående og efterfølgende produktionsled, bl.a. Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. De videnskabelige forskningsenheder og Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd er alle statsejede virksomheder.

(804) National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology er et af de seneste eksempler på, at CATL udfører centrale nationale opgaver. I CATL's rapport om virksomhedens sociale ansvar fra 2019 understreger virksomheden f.eks., blandt sine vigtigste resultater i 2016, at den *"udførte specifikke FoU-opgaver vedrørende både køretøjer på alternativ energi og intelligente net i henhold til den centrale FoU-plan under den 13. femårsplan, grundlagde CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation og oprettede Jiangsu CATL Technology Co., Ltd"* ([365]).

(805) Ud over at samarbejde med statsejede virksomheder og påtage sig centrale nationale opgaver fandt Kommissionen, at CATL i 2023 begyndte at tilbyde rabatter, hvilket fik andre aktører til at følge trop for at bevare markedsandelen. Ifølge online-oplysninger leverede CATL lithiumcarbonat til bilfabrikanter til 200 000 CNY pr. ton, hvilket er lavere end markedsprisen på ca. 470 000 CNY pr. ton, for at styrke visse kunders loyalitet, nemlig Li Auto, NIO, Huawei og Zeekr, som er et af de mærker, der markedsføres af Geely Group ([366]). CATL's præferenceprogram er rettet mod nogle "strategiske" virksomheder, som skal indkøbe 80 % af deres batterier fra CATL i løbet af de næste tre år ([367]). I juli 2023 anmodede batteriproducenten angiveligt også leverandører af katodemateriale om at tilbyde en rabat på 5-10 % i forbindelse med fastsættelsen af priserne på lithiumcarbonat ([368]). For at holde trit med CATL begyndte andre batteriproducenter at give en lignende reduktion ([369]). Rabatten fra CATL blev bekræftet af de beviser, der blev fundet hos de kontrollerede stikprøveudtagne producenter fra Geely Group. I undersøgelsesperioden blev det konstateret, at modeller fremstillet af Zeekr-mærket havde en højere subsidiemargen for batterier sammenlignet med andre producenter.

(806) På grundlag af ovenstående undersøgte Kommissionen yderligere, om det forhold, at batterileverandørerne havde fået overdraget offentlig beføjelse og blev betragtet som "offentlige organer", havde en indvirkning på priserne for de kinesiske indenlandske BEV-producenter.

([362]) Rapporten fra Rhodium, s. 42.

([363]) Se afsnit III, punkt 1) i batterihandlingsplanen fra 2017.

([364]) The awarding ceremony of the National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology was grandly held at CATL, CATL, af 22. januar 2019. Kan ses på: https://www.catl.com/news/4041.html.

([365]) Se side 10 i CATL's rapport om virksomhedens sociale ansvar fra 2019, som kan ses på https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf.

([366]) Se "CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers", DigTimes Asia, 20. februar 2023. Kan ses på: https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html.

([367]) Ibid.

([368]) Se "CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10 % discount on lithium carbonate prices", CnEVPost, af 20. juli 2023. Kan ses på: https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/.

([369]) Se "CATL launches "lithium ore rebate" plan to car companies, setting off a price war in the battery industry", 36kr, af 17. februar 2023. Kan ses på: https://36kr.com/p/2135430109806721.

(807) Kommissionen konkluderede i betragtning 798, at både CBIA og CIAPS havde fået overdraget statslig beføjelse til at regulere og styre medlemmernes økonomiske adfærd til fordel for BEV-industrien. Med hensyn til CBIA har sammenslutningen fået beføjelse til at *"styrke industriens selvdisciplin"* og *"regulere sammenslutningen, industrien og medlemmernes adfærd"* ([370]). For at hjælpe sine medlemmer med at øge deres *"realøkonomiske kapacitet"* planlægger sammenslutningen at oprette en platform for finansielle tjenesteydelser *"til støtte for realøkonomien"* ([371]). CBIA har også beføjelse til og til opgave at *"koordinere spørgsmål inden for virksomhedernes produktion, salg og eksport"* ([372]). Dette system er i overensstemmelse med bestemmelserne i meddelelsen om batteriindustrien, jf. betragtning 748, hvori det hedder, at batteriaktørernes adfærd i forudgående og efterfølgende produktionsled skal overvåges og tilsvarende reguleres. Som allerede anført i betragtning 748 pålægges de statslige myndigheder i meddelelsen om batteriindustrien også at *"styrke tilsynet og nøje undersøge og håndtere hamstring, urimeligt høje priser, illoyal konkurrence og anden adfærd i forudgående og efterfølgende produktionsled i lithiumbatteriindustrien med henblik på at opretholde markedsordenen"* ([373]). Denne rolle er i sig selv tildelt alle offentlige organer, det være sig sammenslutningerne CBIA og CIAPS eller deres medlemmer.

(808) I betragtning af de beføjelser, der er overdraget til de pågældende industrisammenslutninger og deres medlemmer med hensyn til prisfastsættelsesmekanismer, undersøgte Kommissionen virkningen af statens kontrol med industrisammenslutninger med hensyn til batterier og lithium/LFP.

(809) Som allerede undersøgt i afsnit 3.7.2.1.1, litra i), oprettede GOC et netværk af industrisammenslutninger, hvis medlemmer har statslig beføjelse og udøver statslige funktioner, navnlig på grund af deres beføjelser til at kontrollere den sammenslutning, de er medlem af, og som til gengæld har beføjelse til at udøve statslige funktioner. Denne konklusion er navnlig baseret på den indflydelse, som sammenslutninger som f.eks. CBIA og CIAPS har på de lovgivningsmæssige, reguleringsmæssige og normative rammer, der gælder i Kina. For alle sammenslutninger og deres medlemmer fandt Kommissionen, at disse beføjelser ikke er begrænset til udarbejdelse af politikker og love, men også omfatter en styrkelse af industriens selvdisciplin, hvorved sammenslutningerne regulerer medlemmernes adfærd, og omfatter desuden fastsættelsen af priser på råmaterialer og virksomhedernes markedsadfærd i Kina.

(810) Som nævnt i afsnit 3.3.1.2 modtog Kommissionen som følge af GOC's manglende samarbejdsvilje ingen spørgeskemabesvarelser fra ikke forretningsmæssigt forbundne batterileverandører eller oplysninger om det kinesiske batterimarked såsom dets struktur, ejerskabet i forhold til de økonomiske aktører eller prisniveauet. Selv om CATL var blevet kontaktet af to af de stikprøveudtagne grupper, som den havde joint ventures med, nægtede CATL at indsende en spørgeskemabesvarelse, og Kommissionen rådede derfor ikke over afgørende oplysninger med henblik på at kunne vurdere CATL's situation på grundlag af virksomhedens egne data.

(811) Som nævnt i afsnit 3.3.2.3 fik Kommissionen desuden i mangel af verificerbare oplysninger fra SAIC Group kun et begrænset sæt oplysninger, der kun vedrørte Geely Group. I betragtning af denne virksomheds meget lavere markedsandel på det kinesiske marked med hensyn til salg af BEV'er og dermed en lavere mængde købstransaktioner for batterier sammenlignet med SAIC Group blev disse oplysninger ikke i sig selv anset for at være tilstrækkelige til at drage meningsfulde konklusioner med hensyn til virkningen af den statslige kontrol med sammenslutningen af industrier for traktionsbatterier på de batteripriser, der opkræves af BEV-producenter. Kommissionen måtte derfor gøre brug af andre foreliggende oplysninger.

(812) De faktiske oplysninger, som Kommissionen lagde til grund herfor, bestod af offentligt tilgængelige oplysninger såsom markedsoplysninger fra BMI ([374]), oplysninger om den største batteriaktør på det kinesiske marked, CATL, efterprøvede købsoplysninger vedrørende Geely Group og visse efterprøvede oplysninger vedrørende en batterileverandør, som er forretningsmæssigt forbundet med SAIC Group.

([370]) Artikel 6, stk. 8, i CBIA's vedtægter.
([371]) Artikel 6, stk. 6, i CBIA's vedtægter.
([372]) Se CBIA-indledningen.
([373]) Idem.
([374]) Dataleverandør og udgiver af markedsanalyser vedrørende forsyningskæden for lithium-ion-batterier for elkøretøjer (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) BMI's data viser månedlige vurderinger af prisen på lithium-ion-battericeller for de kinesiske, europæiske, asiatiske (undtagen Kina) og nordamerikanske markeder udtrykt ab fabrik. For så vidt angår undersøgelsesperioden, viser dataene, at prisen ab fabrik på NMC-celler pr. kW/h var mindst 10 % og op til 30 % højere på markederne i Unionen, Nordamerika eller Asien end på det kinesiske marked uanset den specifikke NMC-kemi (111, 523, 622 eller 811). I mangel af en offentligt tilgængelig celleprisvurdering for LFP-celler og i mangel af samarbejde fra GOC's side blev prisforskellen mellem det kinesiske marked og andre markeder også anset for at gælde LFP-celler. En sådan sammenligning skal ses på baggrund af, at markedsandelen for kinesiske batteriproducenter på EU-markedet og på de nordamerikanske markeder var på over 60 % ([375]) i 2022 og 2023, og de kinesiske batteriproducenter kan således betragtes som prissættere på disse markeder. Selv om denne prissammenligning viser, at priserne på markeder uden for Kina systematisk er højere, fandt Kommissionen også, at denne analyse blev foretaget på et konservativt grundlag, da prisnoteringerne blev foretaget ab fabrik, således at forsendelsesomkostningerne fra Kina til disse markeder ikke blev taget i betragtning. Hvis forsendelsesomkostningerne medregnes, og hvis man tager de kinesiske batteriproducenters markedsandel på disse markeder i betragtning, vil prisforskellen være endnu større.

(814) Med hensyn til CATL analyserede Kommissionen CATL's årsrapporter for perioden 2021-2022 ([376]) i mangel af mere præcise data. Rapporterne viste en forværring af rentabiliteten på det kinesiske hjemmemarked, som blev opvejet af højere fortjeneste på eksportmarkederne. Selv om virksomheden rapporterede om høje bruttofortjenstmargener både på hjemmemarkedet og på det oversøiske marked for batterier i december 2021, vendte denne tendens i juni 2022, hvor virksomheden begyndte at miste rentabilitet på det kinesiske hjemmemarked, samtidig med at den øgede sin fortjenstmargen på eksportmarkederne. I mangel af samarbejdsvilje fra CATL's side, både gennem GOC's manglende samarbejdsvilje og CATL's afvisning af at indsende en spørgeskemabesvarelse i sin egenskab af forretningsmæssigt forbundet leverandør af batterier til to stikprøveudtagne grupper, baserede Kommissionen sig på de foreliggende faktiske oplysninger og udledte heraf, at faldet i rentabiliteten på det kinesiske hjemmemarked for batterier afspejlede regeringens politikker, der sigtede mod levering af batterier til BEV-producenter på hjemmemarkedet mod utilstrækkeligt vederlag. Eksportmarkederne blev derimod ikke påvirket af sådanne politikker, og rentabiliteten forblev derfor stabil og steg endda som følge af de højere priser, som CATL tilbød på disse markeder. Dette viser tydeligt, at CATL ikke var i stand til at maksimere sin fortjeneste i Kina og træffe rationelle forretningsbeslutninger som en normal markedsaktør, der opererer i en åben markedsøkonomi. På grund af GOC's politikker blev CATL i stedet tvunget til at levere batterier til lavere priser til den hjemlige BEV-industri og kunne kun opnå en normal fortjeneste på eksporten af batterier, hvis priser ikke var påvirket af GOC's overordnede politikker til fordel for BEV-industrien. Denne praksis bekræftes også af bestemmelserne i CATL's vedtægter og system til forvaltning af transaktioner mellem forretningsmæssigt forbundne parter, som forklaret i betragtning 801, som fastsætter, at priserne for enhver form for transaktioner med forretningsmæssigt forbundne enheder fastsættes af staten.

(815) Geely Group købte sine batterier gennem sine forskellige enheder i form af pakker og moduler fra både ikke forretningsmæssigt forbundne og forretningsmæssigt forbundne leverandører. Da der var indgået joint ventures mellem Geely Group og CATL, blev disse to virksomheder anset for at være forretningsmæssigt forbundne i forbindelse med denne procedure. På dette grundlag fastslog Kommissionen, at størstedelen af indkøbene blev foretaget fra forretningsmæssigt forbundne virksomheder.

(816) SAIC Groups og Geely Groups forretningsmæssigt forbundne batterileverandører solgte også batterier til eksport i undersøgelsesperioden. Kommissionen fastslog, at denne eksport fandt sted til højere priser (baseret på kW/h) end den pris, Geely Group betalte til ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører. Desuden fastslog Kommissionen også, at SAIC Groups og Geely Groups forretningsmæssigt forbundne batterileverandører eksporterede de samme batterier til en betydeligt højere pris end den, der blev opkrævet på hjemmemarkedet. Afhængigt af modellerne var prisforskellen på over 25 %, hvilket tyder på en anderledes prisadfærd afhængigt af batteriernes bestemmelsessted, hvilket underbygger konklusionerne i betragtning 813.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.
([376]) CATL's årsrapport for 2022, s. 17 og s. 18, og CATL's halvårsrapport 2023, s. 15 og s. 148.

(817) På grundlag af ovenstående konkluderede Kommissionen, at den statslige kontrol med sammenslutninger af industrier for traktionsbatterier og deres medlemmer fører til en præferencebehandling af indenlandske BEV-producenter. Mere konkret opkræver batteriproducenterne lavere priser af BEV-producenter på hjemmemarkedet end på eksportmarkederne. Kommissionen konkluderede derfor, at de batteriproducenter, der fungerede som offentlige organer, gennemførte nationale politikker, der sigter mod levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag til de indenlandske BEV-producenter.

3) *Konklusion*

(818) På grundlag af de oplysninger, der er analyseret ovenfor, fandt Kommissionen, at de virksomheder, der leverer batterier, har fået overdraget statslig beføjelse og udøver statslige funktioner, idet de gennemfører GOC's politikker, der er omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1, litra i), i stedet for at handle i overensstemmelse med de frie markedsprincipper for at maksimere deres fortjeneste. Deres virksomhedsbeslutninger og ledelse påvirkes tydeligt af GOC's politikker om at levere batterier til lavere priser for at udvikle BEV-industrien og om at følge vejledningen om produktionsmål, og kan derfor ikke betragtes som udtryk for privat adfærd i en fri markedsøkonomi. De beviser, der blev konstateret vedrørende prisadfærden på eksportmarkedet i forhold til prisadfærden på hjemmemarkedet, bekræfter yderligere, at batteriproducenterne i Kina følger GOC's politikker snarere end de frie markedsprincipper.

(819) I betragtning af de funktioner, der blev varetaget af de kinesiske industrisammenslutninger, som batterileverandørerne var medlem af (dvs. CBIA og CIAPS), GOC's udbredte indflydelse på sammenslutningerne og de beføjelser, som medlemmerne af sådanne sammenslutninger erhvervede gennem deres deltagelse, konkluderede Kommissionen derudover, at deltagelsen i CBIA og CIAPS gav medlemmerne statslig beføjelse i den forstand, at medlemmerne har beføjelse til individuelt og kollektivt at påvirke og træffe beslutninger på sammenslutningens vegne og til at udføre opgaver eller funktioner på vegne af regeringen i forbindelse med udviklingen af BEV-industrien. Disse sammenslutninger udfører også statslige funktioner, idet deres rolle er at gennemføre GOC's politikker om at levere batterier til lavere priser til fordel for BEV-industrien og føre tilsyn med, at alle relevante leverandører overholder dem fuldt ud. På grund af GOC's planer og alle disse strenge kontrol- og tilsynsmekanismer, der styrer sammenslutningerne, er disse sammenslutningers og deres medlemmers samt de øvrige leverandørers handlinger faktisk handlinger fra GOC's side.

(820) Kendetegnene ved det kinesiske hjemmemarked og de prisfastsættelsesmekanismer, der gennemføres og overvåges af batterisammenslutningerne, deres medlemmer og batteri- og LFP-leverandørerne, underbygger yderligere konklusionen om, at de har fået overdraget statslig beføjelse og udøver statslige funktioner. Navnlig skabte GOC et miljø, hvor batterier og LFP blev leveret til BEV-producenter mod utilstrækkeligt vederlag.

(821) På dette grundlag konkluderede Kommissionen, at batterileverandørerne bør anses for at være offentlige organer, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a).

b) Batterileverandører, der fungerer som private organer, der har fået overdraget eller er pålagt opgaver af GOC

(822) Alternativt bemærkes det, at selv hvis batteriproducenterne ikke blev betragtet som offentlige organer, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), fastslog Kommissionen ud fra de samme oplysninger i dette afsnit, at de ville blive betragtet, som om de havde fået overdraget eller var blevet pålagt af GOC at udøve funktioner, der normalt udøves af staten, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), af de samme årsager som anført i det følgende. Deres adfærd ville dermed under alle omstændigheder kunne tilskrives GOC.

(823) Ved grundforordningens artikel 3, nr. 1), litra a), nr. iv), andet led, er det fastsat, at der foreligger et finansielt bidrag, hvis en regering: "overdrager til eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den type funktioner, der er omhandlet, i nr. i), ii) og iii), og som normalt ville påhvile staten, og den pågældende praksis ikke reelt afviger fra den praksis, der normalt følges af staten". Den type funktioner, der beskrives i grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iii), foreligger, når "*staten leverer varer eller tjenesteydelser ud over den generelle infrastruktur eller indkøber varer*". Disse bestemmelser afspejler SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), punkt 1), nr. iii) og iv), og bør fortolkes og anvendes i lyset af relevant WTO-retspraksis.

(824) WTO-panelet i *US – Export Restraints* traf afgørelse om, at den almindelige betydning af de to ord "overdrage" og "pålægge" i SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), punkt 1), nr. iv), kræver, at regeringens tiltag skal indebære et aspekt af delegering (når der er tale om overdragelse) eller ordre (når der er tale om pålæg). Panelet afviste USA's argument om årsagssammenhæng og efterspurgte et tiltag, der udtrykkeligt og positivt indebærer delegering eller ordre. I en efterfølgende sag (*US – Countervailing duties on DRAMS*) gjorde appelorganet imidlertid gældende, at det er for snævert som standard at erstatte ordene "overdrage" og "pålægge" med "delegering" og "ordre". Ifølge appelorganet er der tale om "overdragelse", når en regering overlader ansvaret til et privat organ, og "pålæg" vedrører situationer, hvor regeringen udøver sin myndighed over for et privat organ. I begge tilfælde anvender regeringen et privat organ som stedfortræder med henblik på at udbetale det finansielle bidrag, og "i de fleste tilfælde ville man forvente, at det at overdrage til eller pålægge et privat organ funktioner ville indebære en form for trussel eller tilskyndelse".

(825) Samtidig giver SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), punkt 1), nr. iv), ikke medlemmerne mulighed for at indføre udligningsforanstaltninger over for varer, "når regeringen blot udøver sine generelle reguleringsbeføjelser", eller "når statslig indgriben måske eller måske ikke fører til et bestemt resultat blot ud fra de givne faktiske omstændigheder og aktørernes udøvelse af frit valg på dette marked". Overdragelse og pålæg indebærer snarere "en mere aktiv rolle fra regeringens side end blot tilskyndelse". Desuden fandt WTO ikke, at "det at give et privat organ skønsbeføjelse nødvendigvis er i strid med at overdrage til eller pålægge nævnte private organ funktioner [...]. Der kan være tilfælde, hvor omfanget af den skønsbeføjelse, der gives det private organ, er således, at det bliver umuligt behørigt at konkludere, at det private organ har fået overdraget eller pålagt (at udføre en bestemt opgave), hvorfor dette er en faktuel/bevismæssig sag, som vil blive behandlet individuelt". I overensstemmelse med disse WTO-afgørelser udgør ikke alle regeringsforanstaltninger, hvorved der ydes fordele, et finansielt bidrag i henhold til grundforordningens artikel 3 og artikel 1.1, litra a), i SCM-aftalen.

(826) Kort sagt fastsættes det i de relevante WTO-afgørelser, at:

i. fastlæggelsen af, om der er tale om et "finansielt bidrag" i henhold til SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), punkt 1), bør fokusere på arten af regeringens tiltag snarere end på virkningerne eller resultaterne af regeringens tiltag. Med andre ord er det almindelig anerkendt, at regeringer griber ind på markedet som reguleringsmyndigheder, og når de gør det, får det indvirkninger på markedet og dets operatører. I den forstand kan en regering lovligt indføre eksportafgifter for at generere indtægter, hvis der er tale om en meget konkurrencedygtig råvare på de internationale markeder. Til gengæld kan der ikke lovligt indføres eksportrestriktioner, når det bliver klart, at brugen af et sådant instrument sammen med andre mekanismer til at holde råvarer på hjemmemarkedet og tvinge leverandører til at sælge til priser under markedspriserne indgår i en bredere ordning, som regeringen har udviklet for at støtte en bestemt industri eller gruppe af industrier og sætte skub i deres konkurrenceevne. Arten af regeringens tiltag, herunder dets sammenhæng, formål og hensigt, er derfor relevant for vurderingen af elementet "finansielt bidrag"

ii. "overdragelse" eller "pålæg" ville indebære et udtrykkeligt og positivt tiltag rettet mod en bestemt part i forbindelse med en bestemt opgave eller tjeneste, hvilket er meget forskelligt fra den situation, hvor en regering griber ind på markedet på en eller anden måde, hvilket måske eller måske ikke fører til et bestemt resultat ud fra de givne faktiske omstændigheder og aktørernes udøvelse af frit valg på dette marked. I sidste ende er det centrale spørgsmål bag begreberne overdragelse eller pålæg, om den pågældende adfærd, dvs. det finansielle bidrag i form af levering af varer mod utilstrækkeligt vederlag, kan tilskrives regeringen eller stadig er private operatørers frie valg ud fra markedshensyn som f.eks. reguleringsbegrænsninger

iii. SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), punkt 1), nr. iv), i bund og grund er en bestemmelse om modvirkning af omgåelse, og at en konstatering af overdragelse eller pålæg kræver, at staten overdrager ansvaret til et privat organ eller udøver sin myndighed over for et privat organ med henblik på at udbetale et finansielt bidrag. I de fleste tilfælde ville man forvente, at overdragelse til eller pålæg af et privat organ ville indebære en form for trussel eller tilskyndelse, som igen kunne tjene som bevis for overdragelse eller pålæg. Det er imidlertid sandsynligt, at regeringer har andre midler til rådighed til at udøve myndighed over for et privat organ, hvoraf nogle kan være "mere subtile" end en ordre eller ikke nødvendigvis indebærer samme grad af tvang

iv. der skal være en "påviselig forbindelse" mellem regeringens handling og det private organs adfærd. Der er ingen grund til, at en sag om statslig overdragelse eller statsligt pålæg ikke skulle være baseret på indicier (såsom implicit og uformel delegering eller ordre), forudsat at indicierne har beviskraft og er overbevisende. I denne forbindelse kan beviser for regeringens hensigt om at støtte industrien i efterfølgende produktionsled (f.eks. gennem offentligt fastsatte politikker, regeringsbeslutninger eller andre statslige tiltag) eller forekomsten af andre statslige foranstaltninger, der sikrer et bestemt resultat på markedet (f.eks. en eksportbegrænsning ledsaget af en statslig foranstaltning, der hindrer operatører, som er underlagt disse begrænsninger, i at oplagre deres produkter, eller prisregulering fra statens side med henblik på at holde hjemmemarkedspriserne på den pågældende vare nede), være relevante for at fastslå forekomsten af et "finansielt bidrag" i henhold til SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), punkt 1), nr. iv), (navnlig som en indirekte måde for regeringen at levere varer på, jf. nr. iii)). Under visse omstændigheder kan "vejledning" fra en regering udgøre pålæg. Endelig kan et privat organ afhængigt af omstændighederne beslutte ikke at varetage en funktion, som det har fået overdraget eller er blevet pålagt, trods de mulige negative følger, dette måtte få. Dette viser imidlertid ikke i sig selv, at det private organ ikke blev udsat for overdragelse eller pålæg.

(827) I overensstemmelse med denne retspraksis og under antagelse af, at batterileverandører er "private organer", jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv), undersøgte Kommissionen på den ene side karakteren af GOC's foranstaltninger, dvs. om GOC's indgriben indebærer, at batteriproducenterne har fået overdraget eller er blevet pålagt at levere batterier mod utilstrækkeligt vederlag til BEV-producenter, og på den anden side batterileverandørernes handling, dvs. om batteriproducenterne leverer inputmaterialer til de kinesiske BEV-producenter mod utilstrækkeligt vederlag, og dermed om der er en påviselig forbindelse mellem GOC's handlinger og adfærden hos batterileverandørerne, der fungerer som stedfortræder for GOC. Endelig har Kommissionen vurderet, om den varetagne funktion, som udøves af batterileverandørerne, normalt ville påhvile regeringen, dvs. om leveringen af batterier til BEV-producenter i Kina er en normal regeringsaktivitet, og om en sådan funktion ikke reelt afviger fra den praksis, der normalt følges af staten, dvs. om producenternes faktiske levering af inputmaterialer egentlig afviger fra, hvad regeringen selv ville have gjort.

(828) I lyset af WTO's retspraksis, der er omhandlet i betragtning 822-826, undersøgte Kommissionen først, om GOC's støtte til den kinesiske BEV-industri i form af levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag faktisk er et mål for de forskellige pågældende statslige foranstaltninger og ikke blot en "bivirkning" af udøvelsen af generelle reguleringsbeføjelser. Det blev navnlig undersøgt, om de konstaterede lavere priser på batterier indgik i regeringens mål, eller om de lavere priser snarere var en "utilsigtet" bivirkning af almindelig statslig regulering. Kommissionen konkluderede, at GOC's forskellige indgreb havde til formål at støtte BEV-industrien, og at de lavere batteripriser var et tilsigtet mål for disse foranstaltninger, som igen blev håndhævet gennem de industrisammenslutninger, der har pligt til at overholde og håndhæve disse planer.

(829) GOC traf en række foranstaltninger i årenes løb for at nå sit politiske mål. Afsnit 3.1 indeholder en detaljeret beskrivelse af den relevante baggrund og kontekst, der forklarer den betydning, som GOC tillægger udviklingen af BEV-industrien og dertil knyttede industrier.

(830) Som nærmere forklaret i afsnit 3.7.2.1.1, nr. i), har GOC indført en række foranstaltninger, der finder anvendelse på alle virksomheder, uanset om de er statsejede eller privatejede, og som har til formål at lede dem i retning af levering af batterier til lave priser. Navnlig indeholder batterihandlingsplanen fra 2017 specifikke instrukser om prisfastsættelsen for batterier, hvoraf det fremgår, at man vil stræbe efter en systemspecifik energitæthed på 260 watt-timer/kg senest i 2020, og omkostningerne til traktionsbatterier vil blive reduceret til mindre end 1 yuan/watt-time. Senest i 2025 vil energitætheden nå op på 500 watt-timer/kg.

(831) Desuden støttes batteriindustrien kraftigt i Kina. Der findes en lang række forskrifter udstedt af forskellige statslige organer, der fører tilsyn med alle aspekter af batterisektoren, jf. afsnit 3.7.2.1.1, nr. i), og navnlig batterihandlingsplanen fra 2017, der er omhandlet i betragtning 708-710, NEV-planen 2012-2020 (betragtning 744) og foranstaltningerne i Jiangxi, Fujian og Shenzhen (betragtning 725-733). Kommissionen fandt beviser i nationale og lokale politikker for, at batteriproducenterne nød godt af en række støtteforanstaltninger, jf. betragtning 735. Disse omfatter belønninger, levering af jord, elektricitet og gas til lavere priser, lån fra statsejede banker på et ikkekommercielt grundlag og præferentielle skattepolitikker. Kommissionen fastslog også, at de batteriproducenter, der var forretningsmæssigt forbundet med Geely Group og SAIC Group, og som indsendte et spørgeskema, også nød godt af præferentielle politikker, såsom præferentiel finansiering, ordninger for fritagelse og nedsættelse af skatter og tilskud (betragtning 740).

(832) Ved at yde økonomisk støtte til batteriproducenter pålagde GOC yderligere virksomhederne at øge og støtte den indenlandske levering af batterier til fordel for udviklingen af BEV-industrien. En sådan støtte tilskynder batterileverandører til fuldt ud at tilpasse deres adfærd til GOC's politiske mål om at udvikle BEV-industrien.

(833) Desuden fastslog Kommissionen allerede i afsnittet ovenfor, hvordan GOC sikrer en særlig adfærd fra batterileverandørernes side gennem de kinesiske industrisammenslutninger (dvs. CBIA og CIAPS), som ikke er uafhængige industrisammenslutninger, i lyset af GOC's grad af kontrol over dem (betragtning 777-784) og de funktioner, de udøver (betragtning 791-798). Som allerede omhandlet i betragtning 763 og 772 tegnede batterileverandører, der var medlemmer af CBIA og/eller CIAPS, sig for 86 % af markedsandelen i 2020 og 93 % af Kinas samlede installerede kapacitet i 2023. Kommissionen fandt også, at ovennævnte kinesiske industrisammenslutninger ikke var uafhængige sammenslutninger, der handlede i overensstemmelse med frie økonomiske principper, men enheder, der ledes af GOC og forvaltes af GOC gennem statsrådet (betragtning 777-784). Det blev navnlig konstateret, at begge sammenslutninger havde fået overdraget opgaver af regeringen, at og deres rolle er at bistå regeringen med gennemførelsen af regeringens politikker og med reguleringen af deres medlemmers adfærd. Det forhold, at sammenslutningerne og deres medlemmer har fået overdraget beføjelse til at "*styrke industriens selvdisciplin*" og til at "*regulere sammenslutningen, industrien og medlemmernes adfærd*" og, for CBIA's vedkommende, specifikt også at "*koordinere spørgsmål vedrørende virksomhedsproduktion, -salg og -eksport*". Disse to sammenslutninger udøver således statslige funktioner, idet deres rolle er at gennemføre GOC's politikker om at levere batterier til lavere priser til fordel for BEV-industrien og føre tilsyn med, at alle relevante leverandører overholder dem fuldt ud. I lyset heraf anså Kommissionen CBIA og CIAPS for at være "offentlige organer" som omhandlet i SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), nr. 1).

(834) På CBIA's 7. medlemskongres gav sammenslutningen desuden udtryk for, at "*sammenslutningen bør udfylde sin rolle som selvregulerende industriorganisation fuldt ud, påtage sig det vigtige ansvar for at opretholde markedsadfærden, lede industrien i retning af en velordnet konkurrence og regelbegrænsninger, føre tilsyn med selvdisciplin og optimere udviklingen, [...]* ***begrænse og straffe adfærd, der forstyrrer ordnede forhold på markedet, skader industriens interesser og image*** *og bestræber sig på at skabe et retfærdigt og velordnet udviklingsmiljø for batteriindustrien*" [fremhævelse tilføjet] ([377]). Dette viser, at medlemmerne skal overholde sammenslutningens retningslinjer, der har til formål at regulere medlemmernes økonomiske adfærd for at overholde GOC's politikker med henblik på at undgå sanktioner, som CBIA pålægger dem. Dette viser endvidere, at GOC gennem sammenslutningerne pålægger batteriproducenterne, at de skal overholde en vis adfærd. Yderligere beviser for, at GOC deltager aktivt på markedet og griber ind, når der opstår problemer med priser og udbud, blev fundet i pressemeddelelserne fra MIIT i 2022 (betragtning 750), hvor MIIT forpligtede sig til at "*skubbe* [råmaterialepriserne] *tilbage til det rimelige niveau så hurtigt som muligt*" ([378]).

([377]) Se https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Jf. fodnote 308.

(835) Kommissionen observerede desuden, at bestemmelserne i CATL's vedtægter og system til forvaltning af transaktioner mellem forretningsmæssigt forbundne parter, som forklaret i betragtning 801, fastsætter, at der er tilfælde, hvor priserne for enhver form for transaktioner med forretningsmæssigt forbundne enheder fastsættes af staten. I betragtning af at CATL er langt den største leverandør på hjemmemarkedet og har joint ventures med statsejede BEV-producenter samt med de to ikke-integrerede producenter i stikprøven, udledte Kommissionen i mangel af samarbejde fra CATL's side, at GOC spiller en central rolle i prismekanismen for de batterier, der leveres til BEV-industrien, og at CATL ikke optræder som en fri markedsaktør for så vidt angår hjemmemarkedet.

(836) Dette illustreres yderligere af CATL's irrationelle adfærd på hjemmemarkedet og eksportmarkederne (betragtning 813), hvor CATL giver afkald på fortjeneste på salg af batterier på det kinesiske hjemmemarked i fare. Dens irrationelle adfærd viser nemlig, at den via GOC's politikker blev pålagt at levere batterier til lavere priser til den indenlandske BEV-industri i stedet for at følge en markedsbestemt adfærd, som ville indebære, at den hovedsagelig ville sælge batterier på eksportmarkeder, hvor den kunne have optimeret sin fortjeneste betydeligt i undersøgelsesperioden. Som forklaret i betragtning 738-742 ydede GOC også finansiel støtte til batterileverandørerne for at sikre, at de pågældende virksomheder kan holde sig oven vande og videreudvikle deres kapacitet, således at de kan forfølge deres irrationelle adfærd, som GOC har pålagt dem, nemlig at levere batterier til lave priser og i tilstrækkelige mængder til BEV-producenterne, i stedet for at dirigere deres salg til eksport, hvorved de ville have opnået en betydelig fortjeneste.

(837) Kommissionen fandt, at GOC ud fra de foreliggende beviser spillede en "mere aktiv rolle end blot tilskyndelse", som WTO's appelorgan krævede ([379]). De foranstaltninger, som GOC har truffet, indskrænker batteriproducenternes handlefrihed ved i praksis at begrænse deres forretningsbeslutninger, med hensyn til den pris de sælger deres vare til, som det fremgår af de planer, der er omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1, nr. i), til fordel for BEV-industrien. GOC's rolle gik langt videre end almindelig indgriben som markedsregulerende myndighed i batterisektoren. De relevante foranstaltninger regulerede ikke kun generelle aspekter af markedet, men pålagde batterivirksomheder en specifik adfærd. Alle disse foranstaltninger blev truffet for at gøre det muligt for batterivirksomheder at levere batterier til lavere priser til fordel for BEV-industrien. Denne hensigt blev tydeliggjort gennem en lang række politiske erklæringer og handlinger, som er omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1, nr. i).

(838) Ved at forpligte batterivirksomheder til at overholde disse foranstaltninger, som samtidig blev håndhævet gennem de industrisammenslutninger, der har pligt til at overholde og håndhæve disse planer, fratog GOC dem muligheden for frit at vælge deres salgsstrategier ud fra markedshensyn. Disse foranstaltninger udgør med andre ord klart en "påviselig forbindelse" mellem regeringens handlinger og de private batterivirksomheders adfærd. GOC anvendte batterivirksomhederne som stedfortræder for at støtte BEV-producenterne.

(839) Endelig vurderede Kommissionen, om producenternes faktiske levering af input reelt adskiller sig fra, hvad regeringen selv ville have udført. Kommissionen anså dette for at være tilfældet. I stedet for at levere batterierne direkte til BEV-industrien med henblik på at nå GOC's offentlige politiske mål om at fremme udviklingen af denne industri tilskynder GOC gennem en række foranstaltninger private enheder til at gøre dette på sine vegne. I det omfang en sådan statslig levering af varer medfører visse udgifter (som f.eks. ydelse af subsidier til inputmaterialer eller udeblevne indtægter ved at levere varer mod utilstrækkeligt vederlag), skal en sådan foranstaltning desuden forstås som en af de typiske funktioner, der normalt påhviler regeringen ([380]).

([379]) Appelorganets rapport, DS 296, afsnit 115.

([380]) Se Panel Report, *United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea*, WT/DS296, fodnote 57, af 21. februar 2005 ("[W]e consider that the reference to functions "normally vested in the government" should also be understood to mean functions of taxation and revenue expenditure. (…) To the extent that loans and restructuring measures involve taxation or revenue expenditure, they are capable of falling within the scope of that provision ").

(840) I lyset af ovenstående konkluderede Kommissionen, at det sæt af foranstaltninger, der blev indført af GOC, førte til et finansielt bidrag i form af statslig levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag til de kinesiske BEV-producenter, jf. grundforordningens artikel 3, nr. 1, litra a), nr. iv). Batterileverandørerne tilskyndes af GOC til at levere batterier mod utilstrækkeligt vederlag til BEV-industrien ([381]), og deres adfærd skal således tilskrives GOC og er ikke blot et utilsigtet resultat af GOC's handlinger. GOC sikrer, at batteripriserne kontrolleres via industrisammenslutningerne, og at der ydes støtte til batteriproducenter for at overholde GOC's politiske mål.

3.7.2.1.2. Fordel, specificitet og beregning af subsidiebeløbet

a) *Fordel*

(841) Som forklaret i afsnit 3.3.1.2 var der ingen ikke forretningsmæssigt forbundne producerende leverandører af LFP eller batterier, der indgav oplysninger til Kommissionen ved at besvare det specifikke spørgeskema til leverandører af inputmaterialer i Kina. Da der var en forbindelse mellem de to ikke-integrerede producenter i stikprøven og CATL, blev sidstnævnte også anmodet om at udfylde et spørgeskema, men undlod at gøre det.

(842) Som følge heraf måtte Kommissionen gøre brug af de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28 for at fastsætte størrelsen af fordelen for de stikprøveudtagne eksporterende producenter, der købte batterier på hjemmemarkedet.

(843) Kommissionen konkluderede, at batterileverandørerne blev anset for at være offentlige organer eller private virksomheder, der af GOC havde fået overdraget og/eller var blevet pålagt at levere batterier mod utilstrækkeligt vederlag.

(844) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 2, artikel 5 og artikel 6, litra d), vurderede Kommissionen det udligningsberettigede subsidiebeløb, udtrykt ved den fordel, som det konstateredes, at modtageren havde opnået i undersøgelsesperioden.

(845) For at fastslå, om der forelå en fordel og beløbet heraf, vurderede Kommissionen først, om priserne i Kina kunne udgøre et passende benchmark.

(846) I betragtning af GOC's manglende samarbejdsvilje og den deraf følgende mangel på oplysninger om det kinesiske hjemmemarked for batterier fandt Kommissionen, at det ikke var hensigtsmæssigt at basere benchmarket på de kinesiske hjemmemarkedspriser på grund af den store markedsandel for leverandører af batterier, der var medlemmer af CBIA eller CPIA, og konklusionerne om, at det kinesiske marked var fordrejet på grund af de gældende nationale politikker og sektorpolitikker, der gennemføres af de indenlandske batterileverandører, der er omfattet af afsnit 3.7.2.1, og navnlig politikkerne vedrørende prisfastsættelse.

(847) Kommissionen identificerede to mulige kilder til fastsættelse af et passende benchmark for batterierne: Bloomberg New Energy Financials ("BNEF") og Benchmark Mineral Intelligence ("BMI") ([382]). BNEF var en nyttig informationskilde, men anvendelsen af BNEF gjorde det imidlertid ikke muligt at beregne potentielle referencepriser for undersøgelsesperioden ved hjælp af månedlige priser. BNEF identificerede heller ikke en pris pr. kemisk sammensætning pr. geografisk område. Desuden anførte den ikke priserne ab fabrik, og prissammenligninger kunne derfor påvirkes af forskellige leveringsbetingelser. Derimod gjorde BMI-dataene det muligt at beregne benchmarks for UP pr. kemisk sammensætning (LFP og NMC) og geografisk område ([383]) ab fabrik. Den kan også vægte NMC-batteriernes forskellige kemiske undergrupper (111, 523, 622, 811) på grundlag af den tilsvarende efterspørgsel i sektoren for elektriske køretøjer. Den indberettede imidlertid kun priser pr. kW/h på celleniveau og ikke på pakkeniveau. I betragtning af nøjagtigheden med hensyn til tidsperiode, geografisk område, kemi og leveringsbetingelser blev BMI anset for at være den mest hensigtsmæssige kilde til at fastsætte et benchmark for celler. Desuden var de priser ab fabrik, der blev anvendt fra den valgte kilde, et konservativt alternativ, da de faktiske indkøb af batterier kan have fundet sted på forskellige leveringsbetingelser, herunder forskellige transportomkostninger.

([381]) Se også afsnit 3.7.2.1 om fordel.

([382]) Dataleverandør og udgiver af markedsanalyser vedrørende forsyningskæden for lithium-ion-batterier for elkøretøjer (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) De tilgængelige områder var Nordamerika, Asien, Kina og Europa.

(848) Med henblik på at beregne et tilsvarende benchmark for NMC-battericeller fra Kina ([384]) anvendte Kommissionen en gennemsnitlig benchmarkpris vægtet på grundlag af efterspørgslen efter underkemi i forbindelse med NMC-batterier i EV-sektoren som indberettet af BMI. Da der ikke fandtes et benchmark for LFP-battericeller uden for Kina, blev det anset for hensigtsmæssigt at fastsætte denne pris ved at anvende forholdet mellem benchmarket for NMC-battericeller i og uden for Kina ([385]).

(849) Med henblik på at beregne et tilsvarende benchmark for batteripakker anvendte Kommissionen benchmarks for LFP og NMC for battericeller uden for Kina, jf. ovenstående betragtninger, og anvendte forholdet mellem celler og pakker baseret på offentligt tilgængelige oplysninger offentliggjort af BNEF ([386]). Forholdet mellem celler og pakker blev bekræftet af oplysningerne i sagsakterne fra en af de samarbejdsvillige grupper.

(850) Fordelen for Geely Group blev beregnet under hensyntagen til forskellen mellem det beløb, som de stikprøveudtagne eksporterende producenter faktisk betalte for batterier (celler, moduler og pakker), og det beløb, der normalt skulle have været betalt på grundlag af det fastsatte benchmark.

(851) Som forklaret i betragtning 815 fastslog Kommissionen, at to forretningsmæssigt forbundne batterileverandører solgte batterier til eksport til en betydeligt højere pris end de samme batterier, der solgtes på det kinesiske hjemmemarked.

(852) Selv om der ikke kunne drages nogen præcis konklusion med hensyn til SAIC Groups indkøb af batterier i betragtning af det manglende samarbejde som beskrevet i afsnit 3.3.2, fastslog Kommissionen, at i hvert fald de fire største batterileverandører var statsejede, medlemmer af CBIA og/eller tæt forbundet hermed gennem CATL. Det konstateredes, at Geely Group købte over 65 % af sine batterier fra virksomheder, der var medlemmer af en af disse to sammenslutninger. På baggrund af ovenstående og i mangel af andre oplysninger blev dette betragtet som repræsentativt for situationen på det kinesiske hjemmemarked for batterier.

(853) Det blev derfor konkluderet, at de to ikke integrerede producenter i stikprøven købte deres batterier hos centrale operatører, der blev betragtet som "offentlige organer" eller private organer, der havde fået overdraget eller var blevet pålagt opgaver af GOC, og at de kinesiske BEV-producenter drog fordel af batterier, der blev solgt mod utilstrækkeligt vederlag.

(854) På grund af den delvise manglende samarbejdsvilje fra den kinesiske regering manglede Kommissionen desuden vigtige oplysninger om markedssituationen i Kina for leverandører af batterier og om de eventuelle justeringer, der skulle foretages.

(855) På dette grundlag konkluderede Kommissionen, at de gældende betingelser på det kinesiske marked ikke berettigede til justeringer, da der ikke var tale om normale markedsvilkår i oprindelseslandet, og i overensstemmelse med bestemmelserne i grundforordningens artikel 6, litra d), nr. ii), og beregnede derfor benchmarket ved hjælp af den metode, der er beskrevet tidligere.

b) *Specificitet*

(856) Det sæt af foranstaltninger, som GOC anvendte, var udelukkende rettet mod NEV-industrien, som BEV'er er en del af, da de pågældende batterier, der er omfattet af foranstaltningerne, kun anvendes af NEV-industrien.

I de specifikke retsakter og forskellige dokumenter, der er omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1, nr. i), identificeres BEV-industrien tydeligt som begunstiget af de pågældende foranstaltninger.

(857) Kommissionen konkluderede derfor, at subsidier i form af levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag ikke er alment tilgængelige, men er specifikke, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a). Desuden fremlagde ingen af de interesserede parter bevis for, at denne form for subsidier er baseret på objektive kriterier eller betingelser, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra b).

([384]) Benchmarket for prisen uden for Kina var baseret på de priser, der var gældende i Nordamerika, Europa og Asien, og udelukkede derfor Kina.

([385]) I Kina var benchmarket baseret på de priser, der var gældende i Kina. Benchmarket for prisen uden for Kina var baseret på de priser, der var gældende i Nordamerika, Europa og Asien, og udelukkede derfor Kina.

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

c) *Beregning af subsidiebeløbet*

(858) Kommissionen analyserede priserne pr. kW/h og tog hensyn til den kemiske sammensætning (NMC eller LFP), batteritype (modul eller pakke) og forretningsmæssige forhold. På dette grundlag konkluderede den, at købspriserne hos forretningsmæssigt forbundne virksomheder i gennemsnit ([387]) var højere end købspriserne fra ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører. Denne forskel var på over 8 % og i nogle tilfælde endda over 20 % for visse kombinationer af kemi/batteritype.

(859) I betragtning af disse forskelle analyserede Kommissionen oplysningerne i sagsakterne vedrørende afregningsprisen for at afgøre, om sådanne transaktioner kunne anses for at være foretaget på armslængdevilkår. Oplysningerne i sagsakterne, dvs. de indsendte prisaftaler og kontrakter, indeholdt imidlertid ingen oplysninger herom. I denne forbindelse og i mangel af påstande fra Geely Group om, at sådanne transaktioner var på armslængdevilkår, var Kommissionen ikke i stand til at anvende disse priser og erstattede dem med den pris, der blev betalt pr. kW/h for lignende varer til ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører. Da visse virksomheder i Geely Group ikke købte varer fra ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører, anvendtes den vejede gennemsnitspris pr. kW/h for lignende varer for hele Geely Group. Denne sammenligning blev foretaget på grundlag af batteriernes kemiske sammensætning, dvs. LFP og NMC, og batteritypen (celle, modul eller pakke). Da der ikke fandtes et gældende benchmark for moduler, blev prisbenchmarket for celler anvendt som et konservativt alternativ. Benchmarkene var baseret på priserne på battericeller fra BMI ([388]) i betragtning af de gennemsnitlige priser på LFP eller NMC uden for Kina i UP, jf. ovenstående betragtninger.

(860) Da SAIC Group kun delvist samarbejdede med hensyn til levering af batterier og tilsvarende data som beskrevet i afsnit 3.3.1.4 måtte Kommissionen basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger. Den baserede sig i denne forbindelse på en betydelig mængde indkøb foretaget af den anden gruppe i stikprøven, der købte batterier. De betragtede transaktioner udelukkede visse batterier bestemt til BEV-modeller, som ikke svarede til dem, der solgtes af SAIC.

Levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag

Virksomhedens navn	Subsidiesats
Geely Group	10,32 %
SAIC Group	13,24 %

3.7.2.2. Statslig levering af LFP mod utilstrækkeligt vederlag

(861) Som tidligere bemærket er en af de stikprøveudtagne eksporterende producenter (BYD Group) vertikalt integreret. Således undersøgte Kommissionen for denne gruppe om leveringen af vigtige råmaterialer til produktion af batterier, der anvendes i de modeller, som denne gruppe fremstillede, kunne udgøre udligningsberettigede subsidier. På dette tidspunkt fokuserede Kommissionen denne undersøgelse på den vigtigste nøglekomponent, der anvendes til batterier, nemlig LFP, som tegner sig for mere end 25 % af batteriets produktionsomkostninger.

(862) For at fastslå, om der foreligger udligningsberettigede subsidier, skal tre elementer være til stede i henhold til grundforordningens artikel 3 og 4: 1) et finansielt bidrag 2) en fordel og 3) specificitet. Kommissionen vil undersøge disse elementer nedenfor.

3.7.2.2.1. *Finansielt bidrag*

a) LFP-leverandører, der optræder som "offentlige organer"

(863) Kommissionen analyserede først, om LFP-leverandørerne kunne anses for at udgøre offentlige organer, således at leveringen af dette vigtige råmateriale mod utilstrækkeligt vederlag kunne tilskrives GOC, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a). Som nærmere forklaret i afsnit 3.5.1, betragtning 409-418, skal den retlige standard for eksistensen af et offentligt organ fortolkes i overensstemmelse med WTO's retspraksis. På grundlag af den

([387]) Prissammenligningen mellem forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører blev foretaget ved at tage hensyn til indkøbsmængderne med henblik på at beregne en vejet gennemsnitlig prisforskel.

([388]) Dataleverandør og udgiver af markedsanalyser vedrørende forsyningskæden for lithium-ion-batterier til elkøretøjer (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

relevante retspraksis som omhandlet i betragtning 409-418 bør det undersøges, om de vigtigste inputproducenter i Kina, der er involveret i levering af input, er "offentlige organer" (dvs. enheder, der besidder, udøver eller har fået overdraget beføjelser til at udøve statslige funktioner), under behørig hensyntagen til i) de fremherskende retlige og økonomiske forhold i det land, hvor de undersøgte enheder opererer, ii) forholdet mellem de pågældende enheder og regeringen og iii) de relevante enheders grundlæggende karakteristika og funktioner.

i) *Retlige og økonomiske forhold i Kina*

(864) I betragtning 704-758 undersøgte Kommissionen allerede de fremherskende retlige og økonomiske forhold i Kina, der viste, hvordan GOC - fra input (herunder råmaterialer såsom LFP) til melleminput (såsom batterier) - har etableret en ramme, der sikrer, at leverandører overholder GOC's politiske mål om at udvikle BEV-industrien. De relevante foranstaltninger, som GOC har vedtaget for at nå sit politiske mål om at støtte de vigtigste industrier i hele BEV-leverandørkæden til fordel for BEV-producenterne, og som omfatter både vigtige materialer i forudgående led, der anvendes i produktionen af batterier, og batterier, er omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1., nr. i).

(865) Navnlig viser "*Mineral Resources Law*" (loven om mineralressourcer) og "*Rules for Implementation of the Mineral Resources Law*" (regler om gennemførelse af loven om mineralressourcer) (betragtning 723), hvordan staten planlægger efter, at mineralressourcer tilhører staten, og at regeringen har fuld kontrol med tildelingen af ressourcer og kan definere, hvem der tildeles udvindingsrettighederne, samt grænserne for hvad, der udvindes. Den 14. femårsplan for råmaterialer (betragtning 714) støtter etableringen af et reservesystem til mineralressourcer, hvor staten og virksomhederne arbejder sammen. Overordnet set har GOC skabt et system, hvorved den kan udøve fuld kontrol over mineralressourcer.

(866) Der findes også flere incitamenter til leverandører af råmaterialer, der anvendes til produktion af batterier, såsom skatteincitamenter (betragtning 721), vejledningsfonde, belønninger og kapitaltilsagn (betragtning 720).

(867) Desuden konstaterede Kommissionen, at lithium-jernphosphat ikke er omfattet af momsrefusionen på 13 % ved eksport, hvilket sikrer billigere og rigelige forsyninger til indenlandsk forbrug sammenlignet med eksport (betragtning 753). Der blev fundet beviser for GOC's indgriben i prisfastsættelsen af råmaterialer til køretøjer på alternativ energi i pressemeddelelser fra MIIT i 2022 (betragtning 750), hvor regeringen gav tilsagn om at tvinge prisen på råmaterialer, der anvendes i køretøjer på alternativ energi (herunder lithium), ned til et rimeligt niveau.

(868) Alt dette viser, at GOC på centralt og lokalt plan har fastlagt en række politikker og foranstaltninger rettet mod inputleverandører med henblik på i sidste ende at støtte BEV-industrien. Alle disse inputmaterialer udgør en betydelig del af produktionsomkostningerne for BEV'er. Som følge af GOC's politikker, der sikrer en stabil og rigelig forsyning af disse input, i kombination med billigere priser, nyder BEV-producenter godt af subsidier i form af en betydelig omkostningsreduktion, der gør det muligt for dem at sælge BEV'er til billigere priser, også på EU-markedet.

(a) *Forholdet mellem LFP-leverandører og GOC*

(869) Efter at have analyseret de retlige og økonomiske rammer, inden for hvilke inputleverandørerne opererer, og som er stærkt dikteret af GOC's politiske mål om at udvikle BEV-industrien via leverandørerne af inputmaterialer, analyserede Kommissionen også kendetegnene ved det kinesiske hjemmemarked for LFP, beviserne for statslig tilstedeværelse/statsligt ejerskab hos leverandører af inputmaterialer samt andre indicier for, at GOC udøvede meningsfuld kontrol over disse enheder (herunder deres organisatoriske karakteristika, beslutningskæder hos den beslutningstagende myndighed og det overordnede forhold til GOC).

(870) LFP er en lithiumtype, der udvindes af lithiumcarbonat. Lithiumcarbonat kan købes fra leverandører både i og uden for Kina - størstedelen af Kinas import af lithiumcarbonat kommer fra Chile og Argentina ([389]) - ifølge oplysninger, der er tilgængelige online, finder ca. 75 % af den globale lithiumraffinering sted i Kina ([390]). Dette

([389]) Baseret på Kinas importstatistikker i Global Trade Atlas (GTA), HS-kode 28369100, fra oktober 2022 til september 2023.

([390]) Se "The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts", Bloomberg, 1. december 2022, kan ses på: https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/

betyder, at verden er afhængig af Kina for så vidt angår lithiumraffinering, og Kinas dominerende markedsposition gør det muligt for dem at være prisfastsættere på den internationale scene. Dette blev yderligere bekræftet af Kinas importdata for LFP fra resten af verden, som viste, at der blev indkøbt ubetydelige mængder af LFP fra tredjelande ([391]).

(871) Kommissionen var ikke i stand til at finde flere offentligt tilgængelige oplysninger om statsligt ejerskab og kontrol for så vidt angår leverandørmarkedet for LFP som helhed. I betragtning af GOC's manglende samarbejdsvilje som beskrevet nærmere i afsnit 3.3.1.2 og i betragtning af BYD Group for så vidt angår dens vigtigste forretningsmæssigt forbundne leverandør som forklaret i afsnit 3.3.4, kunne Kommissionen konkludere, at det er sandsynligt, at graden af statsligt ejerskab af og kontrol med LFP-leverandørerne kan være mere omfattende, end det fremgår af de informationer, den har til rådighed.

(872) I den forbindelse viste de oplysninger, der er tilgængelige online om lithiumproducenternes markedsandel i Kina ([392]), at oplysningerne fra BYD Group kunne anses for at være repræsentative for det kinesiske hjemmemarked. Kommissionen tog oplysningerne fra den eneste vertikalt integrerede producent i stikprøven (BYD Group) i betragtning og anså dem for at være repræsentative for hele det kinesiske LFP-marked. Kommissionen identificerede ni leverandører af LFP til BYD Group. Da Kommissionen ikke var i stand til at finde oplysninger, som var offentligt tilgængelige, måtte den drage konklusioner på grundlag af grundforordningens artikel 28.

(873) Kommissionen fastslog, at alle ni kinesiske lithiumleverandører var beliggende i Kina. Kommissionen udledte derfor, at det kinesiske LFP-marked var domineret af indenlandske leverandører.

(874) Kommissionen fastslog også, at LFP-leverandørernes aktiviteter reguleres af de samme underordnede sammenslutninger som batteriproducenterne, dvs. CBIA og CIAPS ([393]), hvorved de samme bestemmelser som omhandlet i afsnit 3.7.2.1 finder anvendelse på LFP-leverandører. Som bemærket i betragtning 773 offentliggjorde CBIA og CIAPS ikke den fuldstændige liste over deres medlemmer online. Kommissionen var i stand til at fastslå, at virksomhederne var medlem af CBIA, CIAPS og andre industrisammenslutninger ved at se på deres årsrapporter og andre oplysninger, der var tilgængelige online, f.eks. listen over medlemmer af deres tilsynsorganer. I mangel af oplysninger fra GOC samt manglende officielle offentlige data vedrørende den fuldstændige liste over medlemmer af CBIA og CIAPS vurderede Kommissionen, at endnu flere leverandører kunne være medlemmer af disse sammenslutninger. Blandt de ni leverandører af LFP til BYD Group fandt Kommissionen, at mindst to af dem faktisk var medlemmer af CBIA og også delvist statsejede. Det viste sig også, at to andre leverandører var delvist statsejede. Ifølge dens årsberetning blev en af de delvist statsejede virksomheder også ledet som en virksomhed med statsejet egenkapital ([394]). Det blev konstateret, at en anden virksomhed var medlem af CIAPS. Den statsejede virksomhed og de øvrige medlemmer af CBIA og CIAPS tegnede sig for 90 % af den samlede mængde LFP, der blev leveret til den stikprøveudtagne eksporterende producent, og for op til 92 % af den samlede værdi i undersøgelsesperioden. En af de største leverandører var ikke kun medlem af CBIA, men også en del af dens bestyrelse. Kommissionen fastslog derfor, at flere leverandører af LFP, som tegner sig for størstedelen af den samlede mængde LFP indkøbt af BYD, og som også er nogle af de største markedsaktører, var medlemmer af CBIA og/eller CIAPS.

(875) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen, at det kinesiske hjemmemarked for LFP i høj grad er domineret af indenlandske leverandører, der i vid udstrækning er medlemmer af underordnede sammenslutninger, såsom CBIA, CIAPS og sammenslutningen Hunan Battery Industry, og/eller er statsejede.

([391]) Baseret på Kinas GTA-importstatistikker, HS-kode 28429040, fra oktober 2022 til september 2023.

([392]) Se "China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list", ESCN, 16. oktober 2023. Kan ses på: 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, s. 29

([394]) Se https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82.

(876) Kommissionen undersøgte endvidere forholdet mellem GOC og LFP-leverandørerne for at fastslå, om regeringen udøvede betydelig kontrol over de pågældende enheder og deres adfærd på markedet.

(877) Kommissionen fandt også dokumentation for CCP's indflydelse gennem partiopbygningssammenslutninger hos nogle af de største leverandører af LFP til BYD Group. I lighed med CATL (betragtning 786) indeholdt vedtægterne for tre af BYD Groups LFP-leverandører specifikke bestemmelser om etablering af CCP-organisationer og partiaktiviteter i virksomheden.

(878) Kommissionen konstaterede, at 89 % af den samlede mængde LFP, der blev leveret til BYD Group, og op til 91 % af den samlede værdi i UP blev indkøbt fra LFP-leverandører, der var medlemmer af CBIA og/eller CIAPS. En anden hovedleverandør af LFP var også, i henhold til dens årsberetninger, delvist statsejet og ledet som en virksomhed med statsejet egenkapital.

(879) På grundlag af a) graden af kontrol, som GOC udøver over de kinesiske industrisammenslutninger, som analyseret i afsnit 3.7.2.1.1, nr. ii) (nemlig CBIA og CIAPS), og b) den kendsgerning, at de fleste kinesiske indenlandske LFP-producenter viste sig at være en del af disse, var statsejede eller ledet som en virksomhed med statsejet egenkapital (betragtning 873) samt c) den kendsgerning, at flere LFP-leverandørers vedtægter indeholdt bestemmelser om etablering af CCP-organisationer i virksomheden (betragtning 876) konkluderede Kommissionen, at LFP-markedet er domineret af flere virksomheder, der er ledet og kontrolleret af staten via deres deltagelse i industrisammenslutninger såsom CBIA og CIAPS. GOC er, i kraft af sin tilstedeværelse i sammenslutningernes ledelse og som myndighed over deres forretningsbeslutninger, i stand til at udøve betydelig kontrol over batterileverandørerne, også gennem deres deltagelse i CBIA og CIAPS.

(b) *Lithiumleverandørernes grundlæggende karakteristika og funktioner*

(880) I mangel af oplysninger fra GOC vedrørende antallet af og andre oplysninger om de formelle indicier for statsligt ejerskab af og kontrol med indenlandske leverandører af lithium og batterier til BEV'er, måtte Kommissionen basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 28. Med henblik herpå analyserede Kommissionen situationen for de lithiumleverandører, som den eneste vertikalt integrerede producent i stikprøven (BYD Group) havde indberettet. Da Kommissionen ikke var i stand til at finde oplysninger, som var offentligt tilgængelige, måtte den drage konklusioner på grundlag af grundforordningens artikel 28.

(881) Kommissionen fandt, at nogle af disse leverandører direkte eller indirekte var delvist statsejede. Kommissionen fastslog navnlig, at BYD Groups største LFP-leverandør, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, var delvist statsejet eftersom mindst 21,9 % af dens aktier var ejet af statsejede enheder i 2022 ([395]). På trods af dette åbenlyse delvise statslige ejerskab blev denne virksomhed forvaltet som et statsejet aktieselskab ([396]). Det viste sig også, at tre andre af BYD Groups leverandører også var delvist direkte eller indirekte statsejede ([397]). Desuden konstaterede Kommissionen også CCP-medlemmers og -organisationers tilstedeværelse og stærke indflydelse hos flere af BYD's LFP-leverandører. De rammer, inden for hvilke CCP-organisationer opererer i virksomheder og deres formål, er beskrevet i betragtning 785 og 786. BYD Groups lithiumleverandører, der tegner sig for over 90 % af gruppens indkøb af LFP i værdi eller mængde, viste sig at være en del af industrisammenslutninger, der fungerede som "offentlige organer", jf. SCM-aftalens artikel 1.1, litra a), nr. 1), og hvis deltagelse i sammenslutningen gav medlemmerne de samme offentlige beføjelser.

(882) Kommissionen vurderede, om LFP-leverandørerne havde fået overdraget statslige beføjelser, og om de udøver disse beføjelser ved udførelse af statslige funktioner. Dokumentationen viste, at LFP-leverandørerne overholder og gennemfører GOC's politiske mål, der er fastsat i afsnit 3.7.2.1.1, nr. i), og dermed udfører statslige funktioner.

([395]) Se http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF p76.
([396]) Se https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF s. 115; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF s. 88

(883) I betragtning af GOC's manglende samarbejdsvilje (jf. afsnit 3.2.3) måtte Kommissionen basere sig på oplysninger, der var tilgængelige online. Kommissionen fandt dokumentation for, at LFP-leverandører varetager nationale opgaver, f.eks. i Anju-distriktet (Suining City, Sichuan) og i Yunnan. Disse to projekter vedrører datterselskaber af Hunan Yuneng New Energy Materials, den største LFP-producent i Kina ([398]), hvis største kunder er BYD og CATL ([399]). Desuden var både BYD og CATL i undersøgelsesperioden blandt aktionærerne i Hunan Yuneng New Energy Materials sammen med en statsejet gruppe ([400]).

(884) Suining-distriktet er særlig vigtigt grundet dets lithiumreserver. Som allerede omhandlet i betragtning 724 fandt Kommissionen dokumentation for nationale planer, der indeholder bestemmelser om årlig produktion, fortjenst- og udviklingsmål, såsom en årlig produktion på over 800 000 ton materialer til positive elektroder og mere end 500 000 ton prækursorer til positive elektroder, senest i 2025. Inden for disse rammer underskrev Hunan Yuneng New Energy Materials, Kinas førende LFP-producent, og byen Suining i 2021 en aftale om opførelse af et projekt, der årligt giver 110 000 ton materialer til positive elektroder til lithiumbatterier ([401]). Dette er en af flere aftaler, der er indgået med andre virksomheder på området for batterier til opførelse af "*China's Lithium Industry Capital*", som er et af de centrale mål i Suining-planen.

(885) Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials indgik i 2021 en aftale med den kommunale forvaltning i Anning om etablering af en produktionslinje i Anning Industrial Park ([402]). Yunnan Yuneng er et andet datterselskab af Hunan Yuneng New Energy Materials, jf. betragtning 883. Denne aftale er en del af den større ramme af aftaler om opførelsen af Dianzhong New Area, som det fremgår af Yunnan-provinsens regerings websted: *"Den* ***treårige handlingsplan for udviklingen af industrien for batterier på alternativ energi i Yunnan-provinsen (2022-2024)*** *("Yunnan-handlingsplanen") [fremhævelse tilføjet] angiver tydeligt, at der vil blive bygget industribaser til fremstilling af batterier for alternativ energi i Dianzhongs New Area og andre steder. Partiets arbejdskomité og ledelseskomitéen for det nye område forankrede straks målet om at "opbygge en industriklynge for batterier for alternativ energi i Anning i 100 mia.-klassen" for at anlægge hele industrikæden. Med fokus på produktion af kernematerialer, såsom positive og negative elektroder, membraner, kobberfolie/aluminiumsfolie, elektrolytter, skaller og andre hjælpematerialer til batterier på alternativ energi, fokus på førende produktion og fremstilling af battericeller og batteripakker, udførelse af præcis investeringsfremme og bestræbelser på at skabe et samlingssted for en komplet industrikæde samt bestræbelser på at opbygge en vigtig national industriklynge for grønne nye batterier på alternativ energi i Anning-området inden udgangen af den "14. femårsplan"* ([403]). På baggrund af den dokumentation, der blev fundet, er hensigten med opførelsen af produktionslinjer i Anning Industrial Park også at opnå målene i Yunnan-handlingsplanen.

(886) På grundlag af ovenstående undersøgte Kommissionen yderligere, om det forhold, at LFP-leverandørerne havde fået overdraget statslige beføjelser og blev betragtet som "offentlige organer" havde en indvirkning på priserne for de kinesiske indenlandske BEV-producenter.

(887) Da ingen ikke forretningsmæssigt forbundne eller forretningsmæssigt forbundne lithiumleverandører samarbejdede, jf. afsnit 3.3.1.2, måtte Kommissionen basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger. I denne forbindelse mindes der om, at Kommissionen ikke havde adgang til vigtige oplysninger om strukturen på hjemmemarkedet for råmaterialer samt om prisfastsættelsesmekanismen. Kommissionen måtte derfor basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger og fandt, at oplysningerne fra den vertikalt integrerede producent i stikprøven illustrerede situationen på det kinesiske hjemmemarked for LFP.

([398]) Se "China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms", S&P Global, 9. maj 2023, kan ses på:https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms

([399]) Se Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42,8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80 %, Energy Trend, 24. april 2023, kan ses på: https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html.

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

([401]) Se https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html

([402]) Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster, Yunnan-provinsens regering, 8. juli 2022, tilgængelig på: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) *Ibid.*

(888) Kommissionen konkluderede i betragtning 795, at både CBIA og CIAPS havde fået overdraget statslige beføjelser til at regulere og styre medlemmernes økonomiske adfærd til fordel for BEV-industrien, og LFP-leverandørernes aktiviteter reguleres også af de samme underordnede sammenslutninger (jf. betragtning 873).

(889) LFP er en type lithium, der stammer fra lithiumcarbonat, og Kinas dominerende position inden for raffinering heraf betyder, at Kinas dominerende position på dette marked gør det muligt for dem at være prisfastsættere på den internationale scene. Som allerede beskrevet i betragtning 869 fandt Kommissionen, at Kina importerede marginale mængder af LFP, ([404])hvilket viser, at kinesiske indenlandske leverandører er prisfastsættere snarere end prisfølgere og har skønsbeføjelser med hensyn til deres prisadfærd grundet Kinas dominerende position inden for raffinering af LFP.

(890) Dette blev yderligere bekræftet af, at 100 % af BYD Groups LFP-leverandører havde hjemsted i Kina.

(891) Med hensyn til selve priserne fastslog Kommissionen, at den eneste integrerede BEV-producents gennemsnitlige månedlige købspris for LFP faldt med [40-60 %] i løbet af undersøgelsesperioden, mens den gennemsnitlige månedlige eksportpris for samme vare med oprindelse i Kina forblev stabil i samme periode ([405]). Et sådant prisfald kunne konstateres for alle større leverandører af LFP til BYD Group. Efter Kommissionens opfattelse bekræfter dette, at GOC via den gældende mekanisme, navnlig industrisammenslutningerne og støtteforanstaltningerne til LFP-producenter, sikrer, at der leveres LFP til BEV-producenter til billige priser, og at LFP-leverandørerne nøje følger den gældende prismekanisme. LFP-producenter er forpligtet til at udføre offentlige funktioner, når de leverer LFP til indenlandske producenter, hvilket står i modsætning til at handle som rationelle økonomiske aktører.

(892) For så vidt angår BYD's hovedleverandør fastslog Kommissionen, at dens kontrakt med BYD Group indeholdt en prisbestemmelse, der sikrede, at BYD ville drage fordel af den mest gunstige levering ([406]), dvs. at BYD ikke ville betale en højere pris end andre af Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd's kunder. Denne bestemmelse bekræftes også i børsintroduktionsprospektet (IPO) udstedt af samme virksomhed, som angiver at *"Part A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] giver tilsagn om at forsyne part B [BYD Group] med de mest fordelagtige leveringsbetingelser for lithium-jernphosphat (herunder levering af lithium-jernphosphat, mængde, leveringspris), og vil ikke ligge over den laveste pris for lignende varer, der sælges af part A til andre kunder"* ([407]). I samme dokument blev det også anerkendt, at BYD var en strategisk investor i Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Selv om CATL også både er strategisk investor og stor kunde hos Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ([408]), fastslog Kommissionen desuden i betragtning (801), at dens vedtægter fastsætter, at *"prisfastsættelsen for transaktioner mellem nærtstående parter fastsættes af staten"* ([409]). I betragtning af forholdet mellem de to virksomheder og i mangel af anden dokumentation, der tyder på det modsatte, fandt Kommissionen derfor, at den pris, som CATL betalte for LFP, var fastsat af staten. Dette udgør en stor del af den LFP, der købes på det kinesiske marked, og som er bestemt til BEV-producenter, da CATL er den største "uafhængige" batteriproducent i Kina ([410]).

(894) I betragtning af at Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd er forpligtet til at give BYD Group de gunstigste leveringsbetingelser for LFP, hvad angår priser som beskrevet i betragtning (891), konkluderede Kommissionen derfor, at CATL og BYD Group, de to største batteriproducenter på det kinesiske marked, købte LFP til den gunstigste pris, der var fastsat af staten takket være en prismekanisme, som er udarbejdet af GOC for at begunstige BEV-industrien.

([404]) Baseret på Kinas GTA-importstatistikker, HS-kode 28429040, fra oktober 2022 til september 2023.
([405]) Baseret på Kinas GTA-eksportstatistikker, HS-kode 28429040, fra oktober 2022 til september 2023.
([406]) Dette betyder, at betingelserne for BYD's leverandør ikke må være mindre gunstige end de betingelser, som leverandøren giver andre kunder. F.eks. må leverandørens pris for BYD ikke være højere end prisen for andre kunder for det samme produkt.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdfs. 1.1.384
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdfs. 1.1.47
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.
([410]) Rapporten fra Rhodium, s. 41.

(895) På baggrund af ovenstående betragtninger fastslog Kommissionen, at LFP-leverandørerne ikke frit kan fastsætte priser i overensstemmelse med normale markedshensyn og med henblik på at maksimere deres fortjeneste. Dette illustreres ikke kun af GOC's indgriben på markedet som beskrevet i betragtning 750, men også af prisfastsættelsesmekanismen til fordel for de vigtigste økonomiske aktører i batteri- og BEV-industrien som beskrevet i betragtning 891-893. Ovenstående bekræfter, at LFP-leverandører leverer dette input til BEV-producenterne mod utilstrækkeligt vederlag, hvorved BEV-producenterne opnår en fordel.

(c) *Konklusion*

(896) På grundlag af de oplysninger, der er analyseret ovenfor, konkluderede Kommissionen, at LFP-leverandørerne har fået overdraget statslige beføjelser og udøver statslige funktioner. På grund af GOC's planer og de gældende strenge kontrol- og tilsynsmekanismer, der styrer sammenslutningerne, er sammenslutningers, deres medlemmers og øvrige leverandørers handlinger faktisk handlinger fra GOC's side.

(897) Kommissionen fandt ligeledes, at de virksomheder, der leverer lithiumphosphat, også har fået overdraget statslige beføjelser og udøver statslige funktioner, idet de også skal overholde GOC's politikker som omhandlet i afsnit 3.7.2 snarere end handle i overensstemmelse med principperne for det frie marked for at maksimere deres fortjeneste. Deres virksomhedsbeslutninger og -ledelse påvirkes tydeligvis af disse GOC-politikker om at levere LFP til billigere eller fastsatte priser af hensyn til udviklingen af BEV-industrien og om at følge vejledningen om produktionsmål, hvilke derfor ikke kan betragtes som udtryk for privat adfærd i en fri markedsøkonomi. Den dokumentation, der blev fundet om prisfastsættelsen på hjemmemarkedet og om prisadfærden på eksportmarkedet i forhold til hjemmemarkedet, bekræfter yderligere, at LFP-producenter i Kina overholder GOC's politikker snarere end principperne for det frie marked.

(898) Det kinesiske hjemmemarkeds karakteristika og de prismekanismer, der gennemføres og overvåges af batterisammenslutningerne, deres medlemmer og LFP-leverandørerne, underbygger yderligere konklusionen om, at de har fået overdraget statslige beføjelser og udøver statslige funktioner.

(899) Som følge heraf fandt Kommissionen, at GOC skabte et miljø, hvor LFP ville blive leveret mod utilstrækkeligt vederlag til vertikalt integrerede BEV-producenter og batteriproducenter såsom CATL, der fungerer som et offentligt organ, der gennemfører regeringens politik. På dette grundlag konkluderede Kommissionen, at batterisammenslutningerne, herunder CBIA og CIAPS, medlemmerne af disse sammenslutninger og alle andre leverandører af batterier og lithium også betragtes som offentlige organer, jf. artikel 1, stk. 1, litra a), nr. 1), i SCM-aftalen, da de ikke har andet valg end at overholde GOC's overordnede politiske mål til fordel for BEV-producenter.

(b) LFP-producenter, der fungerer som private organer, der har fået overdraget funktioner eller ledes af GOC

(900) Ud over konklusionerne om, at LFP-producenterne er "offentlige organer" med henblik på grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), undersøgte Kommissionen også subsidiært, om GOC havde ydet et finansielt bidrag ved at overdrage det til eller pålægge LFP-producenter (som private organer) at levere batterier til BEV-producenter mod utilstrækkeligt vederlag, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv).

(901) Denne analyse foretages på grundlag af den gældende retlige standard, der er omhandlet i betragtning 822-826. Kommissionen analyserede først, om GOC's støtte til den kinesiske BEV-industri i form af levering af LFP mod utilstrækkeligt vederlag faktisk er et mål for de forskellige pågældende statslige foranstaltninger og ikke blot en "bivirkning" af udøvelsen af generelle reguleringsbeføjelser. Det blev navnlig undersøgt, om de konstaterede lavere priser på LFP indgik i regeringens mål, eller om de lavere priser snarere var en "utilsigtet" bivirkning af almindelig statslig regulering. Kommissionen konkluderede, at GOC's forskellige indgreb havde til formål at støtte BEV-industrien, og at de lavere LFP-priser var et tilsigtet mål for disse foranstaltninger, som igen blev håndhævet gennem de industrisammenslutninger, der har pligt til at overholde og håndhæve disse planer.

(902) GOC traf en række foranstaltninger i årenes løb for at nå sit politiske mål. Afsnit 3.2 indeholder en detaljeret beskrivelse af den relevante baggrund og kontekst, der forklarer den betydning, som GOC tillægger udviklingen af BEV-industrien og industrierne omkring den.

(903) LFP-industrien er, sammen med batteriindustrien, kraftigt støttet i Kina. Der findes en lang række forskrifter, der er udstedt af forskellige statslige organer, som fører tilsyn med alle aspekter af batterisektoren, samt deres materialer i forudgående produktionsled som det fremgår af afsnit 3.7.2.1.1, nr. i), og navnlig "*loven om mineralressourcer*" og "*regler om gennemførelse af loven om mineralressourcer*" (betragtning 723) og den 14. femårsplan for råmaterialer (betragtning 714). Der blev desuden fundet dokumentation for GOC's indgriben i prisfastsættelsen af råmaterialer til køretøjer på alternativ energi i pressemeddelelser fra MIIT i 2022 (betragtning 750), da regeringen gav tilsagn om at tvinge prisen på råmaterialer, der anvendes i NEV'er (herunder lithium), ned på et rimeligt niveau.

(904) Desuden har Kommissionen allerede konstateret, at de kinesiske industrisammenslutninger (dvs. CBIA og CIAPS) ikke er uafhængige industrisammenslutninger i lyset af GOC's grad af kontrol med dem (betragtning 777-784) og de funktioner, de udfører, hvilket viser, at de har fået overdraget statslige beføjelser (betragtning 791-798). Medlemmerne af CIAPS har navnlig beføjelser til at "*styrke industriens selvdisciplin*" og "*regulere medlemmernes sammenslutning, industri og adfærd*", mens CBIA-medlemmer har beføjelser til at "*koordinere spørgsmål vedrørende virksomhedsproduktion, salg og eksport*". Disse to sammenslutninger udøver derfor statslige funktioner, idet deres rolle er at gennemføre GOC's politikker for at levere LFP til billigere priser til fordel for den indenlandske BEV-industri og føre tilsyn med, at alle relevante leverandører overholder dem fuldt ud.

(905) Dette bekræfter, at LFP-leverandørerne ikke fungerer som frie markedsaktører på det kinesiske hjemmemarked og ikke træffer økonomisk rationelle beslutninger, hvilket illustreres af udviklingen i hjemmemarkeds- og eksportpriser på LPF (betragtning 919), hvor hjemmemarkeds- og eksportpriserne følger helt forskellige tendenser. Deres irrationelle adfærd viser faktisk, at den var styret af GOC's politikker for at levere LFP til lavere priser til den indenlandske BEV-industri. Dette bekræftes yderligere af konklusionerne i betragtning 892, hvor Kommissionen udledte, at størstedelen af LFP-priserne på markedet, dvs. den LFP, der er købt af CATL og BYD hos forretningsmæssigt forbundne leverandører, fastsættes direkte og indirekte af staten.

(906) Kommissionen fandt desuden dokumentation i nationale og lokale politikker for, at LFP-leverandører er berettigede til en række støtteforanstaltninger som omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1, nr. i). Der mindes om, at ingen leverandører i forudgående produktionsled samarbejdede i forbindelse med denne undersøgelse, og at Kommissionen derfor ikke var i stand til at fastslå, om LFP-leverandørerne var modtagere af de støtteforanstaltninger, der er anført i afsnit 3.7.2.1.1, nr. i). I den forbindelse fastslog Kommissionen, at BYD's vigtigste LFP-leverandør, Hunan Yuneng New Energy Materials, nød godt af en bred vifte af direkte tilskud ud over de indkomstskattefordele, som den kan udnytte takket være sit certifikat for højteknologiske virksomheder ([411]).

(907) På dette grundlag og i betragtning af den støtteramme, som GOC har skabt, er det rimeligt at udlede, at andre LFP-leverandører også ville drage fordel af sådanne incitamenter, således at GOC yderligere kunne pålægge virksomheder at øge og støtte det indenlandske udbud af LFP til fordel for udviklingen af BEV-industrien.

(908) Som allerede omhandlet i betragtning 873 udgjorde LFP-leverandører, der var medlemmer af CBIA og/eller CIAPS, desuden over 90 % af den samlede mængde LFP, der blev leveret til BYD Group, og over 90 % af den samlede værdi i undersøgelsesperioden. Kommissionen fandt også, at ovennævnte kinesiske industrisammenslutninger ikke var uafhængige sammenslutninger, der handlede i overensstemmelse med frie økonomiske principper, men enheder, der ledes og forvaltes af GOC gennem Statsrådet (jf. afsnit 3.7.2.1.1, litra a), nr. ii)). Det blev navnlig konstateret, at begge sammenslutninger varetager opgaver, der er overdraget af regeringen (betragtning 781 og 783), og at deres rolle er at bistå regeringen med gennemførelsen af regeringens politikker og med at regulere deres medlemmers adfærd. Det forhold, at sammenslutningerne og deres medlemmer har fået overdraget beføjelser til at "*styrke industriens selvdisciplin*" og til at "*regulere medlemmernes sammenslutning, industri og adfærd*" og for så vidt angår CBIA specifikt også at "*koordinere spørgsmål vedrørende virksomhedsproduktion, salg og eksport*", viser, at sammenslutningerne er offentlige organer, som af GOC har fået til opgave at pålægge sine medlemmer at tilpasse deres økonomiske beslutninger til fordel for BEV-industrien.

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

(909) Kommissionen fandt, at GOC ud fra de foreliggende beviser spillede en "mere aktiv rolle end blot tilskyndelse", som WTO's appelorgan krævede ([412]). De foranstaltninger, som GOC har truffet, begrænser LFP-producenternes handlefrihed ved i praksis at begrænse deres forretningsmæssige beslutning om, til hvilken pris de ønsker at sælge deres vare, som det fremgår af planerne omhandlet i afsnit 3.2, til fordel for BEV-industrien. GOC's rolle gik langt videre end almindelig indgriben som markedsregulerende myndighed. De relevante foranstaltninger, herunder eksportrestriktioner for LFP og støtteforanstaltninger for LFP-leverandører, regulerede ikke blot generelle aspekter af markedet, men pålagde LFP-leverandører en specifik adfærd. Alle disse foranstaltninger blev truffet, for at LFP-leverandørerne kunne levere LFP til lavere priser til fordel for BEV-industrien. Denne hensigt blev tydeliggjort gennem en lang række politiske erklæringer og handlinger, der er omhandlet i afsnit 3.7.2.1.1 og 3.7.2.2.1.

(910) Ved at forpligte LFP-leverandører til at overholde disse foranstaltninger, som igen blev håndhævet i kraft af de industrisammenslutninger, der har pligt til at overholde og håndhæve disse planer, fratog GOC dem muligheden for frit at vælge deres salgsstrategier i overensstemmelse med markedshensyn. Disse foranstaltninger udgør med andre ord klart en "påviselig forbindelse" mellem regeringens lov og batterivirksomhedernes adfærd. GOC anvendte batterivirksomhederne som stedfortrædere for at støtte BEV-producenterne.

(911) Endelig vurderede Kommissionen, om den faktiske levering af LFP ikke reelt afviger fra, hvad regeringen selv ville have gjort. Kommissionen anså dette for at være tilfældet. I stedet for at levere LFP direkte til BEV-industrien med henblik på at nå GOC's offentlige politiske mål om at fremme udviklingen af denne industri, tilskynder GOC, gennem en række foranstaltninger, private enheder til at gøre dette på dens vegne. I det omfang en sådan statslig levering af varer medfører visse udgifter (som f.eks. ydelse af subsidier til input eller udeblevne indtægter ved at levere varer mod utilstrækkeligt vederlag), skal en sådan foranstaltning desuden forstås som en af de typiske funktioner, der normalt påhviler regeringen.

(912) I lyset af ovenstående konkluderede Kommissionen, at det sæt af foranstaltninger, der blev indført af GOC, førte til et finansielt bidrag i form af statslig levering af LFP mod utilstrækkeligt vederlag til de kinesiske BEV-producenter, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. iv).

3.7.2.2.2. *Fordel, specificitet og beregning af subsidiebeløbet*

a) Fordel

(913) Som forklaret i afsnit 3.3.1.2 var der ingen ikke forretningsmæssigt forbundne producerende leverandører af LFP eller batterier, der indgav oplysninger til Kommissionen ved at besvare det specifikke spørgeskema til leverandører af inputmaterialer i Kina. BYD's forretningsmæssigt forbundne LFP-leverandør indsendte ikke en spørgeskemabesvarelse, og Kommissionen kunne ikke vurdere, om den pris, som BYD Group købte LFP til, kunne anses for at være i overensstemmelse med armslængdeprincippet.

(914) Som følge heraf måtte Kommissionen basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 28 for at fastsætte størrelsen af fordelene for de stikprøveudtagne eksporterende producenter, der købte LFP og batterier på hjemmemarkedet.

(915) Kommissionen konkluderede i betragtning 895-898, at LFP-leverandører blev anset for at være offentlige organer og/eller private virksomheder, som har fået overdraget beføjelser og ledes af staten.

(916) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 2, artikel 5 og artikel 6, litra d), vurderede Kommissionen det udligningsberettigede subsidiebeløb, udtrykt ved den fordel, som det konstateredes, at modtageren havde nydt godt af i UP.

(917) Kommissionen vurderede derfor først, om priserne i Kina kunne udgøre et passende benchmark.

(918) På grund af den delvise manglende samarbejdsvilje fra GOC manglede Kommissionen vigtige oplysninger om markedssituationen i Kina for leverandører af råmaterialer, der anvendes i produktionen af batterier, og om eventuelle justeringer, der skulle foretages. Kommissionen konstaterede, at de fremherskende forhold på det kinesiske marked var fordrejet i lyset af de gældende nationale og sektorspecifikke politikker, der blev gennemført af alle økonomiske aktører.

([412]) Appelorganets rapport, DS 296, afsnit 115.

(919) Der findes flere eksempler på omfattende statslig indgriben og støtte i hele BEV-forsyningskæden, som forhindrede den normale markedsdynamik i at fastsætte prisen. Priserne på det vigtigste input, der anvendes i produktionen af batterier, dvs. LFP, blev derfor ikke anset for at være en markedspris, men en pris, der var påvirket af regeringen for at nå dens politiske mål.

(920) Dette fremgår også af det forhold, at de hjemmemarkedspriser, som BYD betalte for LFP, var betydeligt lavere end den kinesiske eksportpris. Kommissionen fandt, at den kraftige nedadgående tendens (over 30 %), der blev konstateret i købsprisen på hjemmemarkedet for LFP i undersøgelsesperioden, var fuldstændig afkoblet fra udviklingen i eksportprisen fra Kina til resten af verden, som forblev temmelig stabil. De data, som Kommissionen havde til rådighed, viste således ikke blot, at GOC via sammenslutningerne og deres medlemmer, der fungerede som offentlige organer, etablerede en prisfastsættelsesmekanisme for de råmaterialer, der anvendes til batterier, og navnlig LFP, men virkningen af denne mekanisme var også synlig på det kinesiske hjemmemarked i undersøgelsesperioden.

(921) Alene af denne grund fandt Kommissionen, at LFP-priserne på det kinesiske hjemmemarked er fordrejede og ikke kan anvendes som benchmark ved fastsættelsen af fordelen.

(922) Kommissionen måtte derfor søge efter passende benchmarks uden for landet.

(923) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 6, litra d), andet afsnit, nr. ii), analyserede Kommissionen de største LFP-producenter som de nærmeste referenceværdier for en ikkefordrejet kinesisk hjemmemarkedspris.

(924) I betragtning af Kinas dominerende markedsposition inden for produktionen af LFP og det forhold, at der ikke kunne findes andre priser uden for landet, og i betragtning af, at det var umuligt at foretage en sammenligning mellem de kinesiske hjemmemarkedspriser og priserne uden for landet, måtte Kommissionen basere sig på eksportpriserne fra Kina til resten af verden, der blev leveret på fob-basis. Disse priser blev derfor anset for at være et passende benchmark i lyset af de eksisterende dominerende betingelser for denne specifikke lithiumtype og manglen på et andet rimeligt benchmark. På dette grundlag fandt Kommissionen, at hjemmemarkedspriserne på LFP var lavere end priserne ved eksport til resten af verden.

b) Specificitet

(925) Det sæt af foranstaltninger, som GOC anvender, og som sikrer levering af LFP mod utilstrækkeligt vederlag, herunder eksportbegrænsninger og støtte til LFP-producenter for at overholde GOC's politiske mål og planer, er kun gunstige for visse industrier, der køber LFP. Desuden er LFP en specifik type raffineret lithium til fremstilling af batterier, der anvendes i BEV'er.

(926) Kommissionen konkluderede derfor, at subsidier i form af levering af LFP til produktion af batterier mod utilstrækkeligt vederlag er specifikke, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a). Disse subsidier er begrænset til en kategori af virksomheder eller industrier, navnlig dem, der anvender LFP som input. Desuden fremlagde ingen af de interesserede parter bevis for, at denne form for subsidier er baseret på objektive kriterier eller betingelser, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra b).

c) Beregning af subsidiebeløbet

(927) Kommissionen sammenlignede den hjemmemarkedspris, som BYD Group betalte for LFP i undersøgelsesperioden, med den gennemsnitlige kinesiske eksportpris i undersøgelsesperioden ([413]).

(928) Da en af LFP-leverandørerne også viste sig at være en virksomhed, der var forretningsmæssigt forbundet med BYD Group i en del af UP, og da denne leverandør ikke besvarede spørgeskemaet, jf. afsnit 3.3.4, havde Kommissionen ikke dokumentation for, at de priser, der var fastsat af leverandøren i forudgående produktionsled og BYD Group, ikke var påvirket af deres forbindelse. Kommissionen havde således ingen dokumentation for, at sådanne priser var på armslængdevilkår, og erstattede dermed denne pris med den gennemsnitlige købspris for LFP fra ikke forretningsmæssigt forbundne leverandører.

([413]) Baseret på Kinas GTA-eksportstatistikker, HS-kode 28429040, fra oktober 2022 til september 2023.

(929) Fordelen for BYD blev beregnet ved at sammenligne hjemmemarkedspriserne med den kinesiske eksportpris for LFP i betragtning af Kinas dominerende position inden for raffinering af denne type lithium. Som beskrevet i betragtning 400 blev den forretningsmæssigt forbundne LFP-leverandørs gennemsnitspris erstattet af de ikke forretningsmæssigt forbundne leverandørers gennemsnitlige købspris, da Kommissionen ikke havde dokumentation for, at køb af LFP fra den forretningsmæssigt forbundne leverandør var på armslængdevilkår. Der blev ikke foretaget nogen justeringer.

Levering af lithium til produktion af batterier mod utilstrækkeligt vederlag

Virksomhedens navn	Subsidiesats
BYD Group	7,35 %

3.8. **Indtægter, der gives afkald på gennem ordninger for fritagelse og nedsættelse af skatter**

1) *Reduceret indkomstbeskatning af virksomheder ("EIT" - Enterprise Income Tax) for virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi*

(930) I henhold til Folkerepublikken Kinas lov om indkomstbeskatning af virksomheder ("EIT-loven") indrømmes virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi - hvortil staten er nødt til at give kraftig støtte – en reduceret virksomhedsskattesats på 15 % i stedet for den normale skattesats på 25 %.

a) Retsgrundlag

(931) Retsgrundlaget for denne ordning er artikel 28 i den kinesiske EIT-lov og artikel 93 i gennemførelsesbestemmelserne for EIT-loven ([414]) samt:

— cirkulære fra ministeriet for videnskab og teknologi, finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om revision og udstedelse af "Administrative foranstaltninger til anerkendelse af højteknologiske virksomheder", (nr. 32 af 2016)

— cirkulære fra ministeriet for videnskab og teknologi, finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om revision og udstedelse af retningslinjer for administrative foranstaltninger til akkreditering af højteknologiske virksomheder ("Administration of Accreditation of High-tech Enterprises"), (nr. 195 af 2016)

— meddelelse fra den statslige skatteforvaltning om anvendelse af politikker om præferenceindkomstbeskatning af højteknologiske virksomheder ("Application of Preferential Income Tax Policies to High-tech Enterprises") (meddelelse nr. 24 af 2017)

— kataloget fra 2016 over statsstøttede højteknologiske områder ([415]).

(932) I januar 2021 udsendte NDRC desuden 2020-udgaven af kataloget over tilskyndede industrier i den vestlige region ("*Catalogue of Encouraged Industries in the Western Region*") (bekendtgørelse nr. 40 af 2021) med virkning fra den 1. marts 2021. Tilskyndede virksomheder, der er beliggende i 12 vestlige provinser, selvstyrende regioner og byer, kan nyde godt af præferencepolitikken om opkrævning af indkomstskat for virksomheder til en nedsat skattesats på 15 %. Kataloget tilskynder Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Indre Mongoliet og Guangxi til at udvikle lithiumindustrien. Kobber, aluminium og grafit er også opført i kataloget.

(933) Kapitel IV i EIT-loven indeholder bestemmelser om "Skattemæssig præferencebehandling". I artikel 25 i EIT-loven, som er hovedet for kapitel IV, hedder det, at "*staten indrømmer indkomstskattefordele for virksomheder, der er aktive inden for industrigrene eller i projekter, hvis udvikling udtrykkeligt støttes og tilskyndes af staten*". Ved EIT-lovens artikel 28 fastsættes, at "*indkomstskattesatsen for virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi, der har behov for særlig statsstøtte, nedsættes til 15 %*".

([414]) Bekendtgørelser om gennemførelse af Folkerepublikken Kinas EIT-lov (Regulations of the Enterprise Income Tax Law of the People's Republic of China) (ændret i 2019) - bekendtgørelse nr. 714 fra Folkerepublikken Kinas Statsråd.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) I artikel 93 i gennemførelsesbestemmelserne til EIT-loven præciseres det, at:

"De vigtige virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi, der skal støttes af staten", jf. artikel 28, stk. 2, i EIT-loven, henviser til virksomheder, der ejer vigtige intellektuelle ejendomsrettigheder og opfylder følgende betingelser:

1. *Overholdelse af anvendelsesområdet for vigtige statsstøttede områder inden for højteknologi og ny teknologi.*
2. *Andelen af udgifter til forskning og udvikling i forhold til salgsindtægter må ikke være mindre end den foreskrevne andel.*
3. *Andelen af indtægter fra højteknologiske teknologier/varer/tjenesteydelser i virksomhedens samlede indtægter må ikke være mindre end den foreskrevne andel.*
4. *Andelen af teknikere i forhold til virksomhedens samlede antal ansatte må ikke være mindre end den foreskrevne andel.*
5. *Andre betingelser, der er fastsat i foranstaltningerne til forvaltning vedrørende identifikation af højteknologivirksomheder ("Measures for the Administration of High-Tech Enterprise Identification").*

Foranstaltninger til forvaltning vedrørende identifikation af højteknologivirksomheder og centrale statsstøttede områder inden for højteknologi og ny teknologi udarbejdes i fællesskab af afdelingerne for teknologi, finans og beskatning under statsrådet og træder i kraft efter statsrådets godkendelse."

(935) Det fremgår klart af ovennævnte bestemmelser, at den reducerede virksomhedsskattesats er forbeholdt *"vigtige virksomheder inden for højteknologi og ny teknologi, der støttes af staten"*, som ejer centrale intellektuelle ejendomsrettigheder og opfylder visse betingelser, såsom *"overholdelse af anvendelsesområdet for vigtige områder inden for højteknologi og ny teknologi"*.

(936) I henhold til artikel 11 i de administrative foranstaltninger til anerkendelse af højteknologiske virksomheder skal en virksomhed for at blive anerkendt som højteknologisk samtidig opfylde visse betingelser, herunder bl.a.: *"Den har opnået ejendomsret til intellektuelle ejendomsrettigheder, som spiller en central rolle med hensyn til teknisk støtte til virksomhedens vigtigste varer (tjenesteydelser) gennem uafhængig forskning, overførsel, tilskud, fusioner og overtagelser osv."*, og *"den teknologi, der spiller en central rolle med hensyn til teknisk støtte til virksomhedens vigtigste varer (tjenesteydelser), ligger inden for det interval, der er fastlagt på forhånd for de "højteknologiske områder, der støttes af staten"*.

(937) De vigtigste højteknologiske områder, der støttes af staten, er opført i kataloget fra 2016 over statsstøttede højteknologiske områder. Dette katalog nævner klart under "I. Elektroniske oplysninger", punkt 4. "Kommunikationsteknologi" *"optiske transmissionsnetværk"* og *"teknologi til optiske transmissionssystemer"*, der omfatter optiske fiberkabler, som statsstøttede højteknologiske områder.

(938) Virksomheder, der har fordel af denne foranstaltning, skal indgive deres indkomstselvangivelse og de relevante bilag. Det faktiske beløb, som fordelen repræsenterer, anføres i indkomstselvangivelsen.

b) Resultater af undersøgelsen

(939) Kommissionen konstaterede, at virksomheder i de stikprøveudtagne eksporterende producentgrupper kvalificerede sig som højteknologiske virksomheder i undersøgelsesperioden og derfor nød godt af en reduceret EIT-sats på 15 %.

c) Fordel

(940) Kommissionen var af den opfattelse, at dette skattefradrag er subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, da der ydes et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, hvorved de berørte virksomheder opnår en fordel. Fordelen for modtagerne svarer til skattebesparelsen.

d) Specificitet

(941) Dette subsidiebeløb er specifikt, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da lovgivningen begrænser anvendelsen af denne ordning til kun at omfatte virksomheder, der agerer inden for visse højteknologiområder, der er prioriteret og udpeget af staten. BEV-industrien har en sådan høj teknologisk prioritet.

(942) Ud over EIT-reduktionen baseret på status som en højteknologisk virksomhed er en reduktion af EIT til 15 % også tilgængelig for NEV-producenter (herunder BEV) på baggrund af kriterier vedrørende deres fysiske placering. Navnlig hvis en virksomhed er beliggende i den vestlige region, kan EIT betales til en reduceret sats på 15 %.

(943) Den lovgivning i henhold til hvilken den subsidieydende myndighed udøver sin virksomhed, begrænser således udtrykkeligt adgangen til subsidier til visse sektorer og geografiske regioner.

e) Beregning af subsidiebeløbet

(944) De udligningsberettigede subsidier blev beregnet ud fra den fordel, som modtagerne havde opnået i undersøgelsesperioden. Denne fordel blev beregnet som forskellen mellem den samlede skat, der skal betales i henhold til den normale skattesats, og den samlede skat, der skal betales i henhold til den reducerede skattesats.

(945) Den subsidiesats, der blev fastsat til denne specifikke ordning, var på 0,36 % for BYD Group.

2) *Skattepolitikker med fradrag før skat for udgifter til forskning og udvikling*

(946) Skattefradraget for forskning og udvikling giver virksomheder en skattemæssig præferencebehandling af deres FoU-aktiviteter inden for visse højteknologiområder, der er prioriteret og udpeget af staten, og når visse tærskelværdier for FoU-udgifter er nået.

(947) Mere specifikt skal de FoU-udgifter, som en virksomhed har afholdt i forbindelse med udøvelse af en FoU-aktivitet, fratrækkes yderligere 100 % af de faktisk afholdte FoU-udgifter før skattebetaling i tillæg til fradraget af faktiske udgifter som foreskrevet fra den 1. januar 2023, forudsat at de nævnte udgifter ikke omregnes til immaterielle aktiver og medregnes i de aktuelle overskud og tab.

(948) Hvis de nævnte udgifter er blevet konverteret til immaterielle aktiver, kan sådanne udgifter afskrives med en sats på 200 % af omkostningerne ved de immaterielle aktiver før skattebetaling pr. 1. januar 2023.

a) Retsgrundlag

(949) Retsgrundlaget for denne ordning er artikel 30, stk. 1, i den kinesiske EIT-lov og artikel 95 i gennemførelsesbestemmelserne for EIT-loven og følgende meddelelser:

— meddelelse fra den statslige skatteforvaltning om spørgsmål vedrørende omfanget af tilskrivning af vægtede fradrag før skat af FoU-udgifter (meddelelse nr. 40 af 2017)

— meddelelse fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om yderligere forbedring af politikkerne vedrørende vægtede fradrag før skat af FoU-udgifter (meddelelse nr. 7 af 2023)

b) Resultater af undersøgelsen

(950) Kommissionen konstaterede, at virksomhederne i de stikprøveudtagne grupper nød godt af yderligere fradrag for FoU-udgifter afholdt i forbindelse med forskning i og udvikling af nye teknologier, nye varer og nye teknikker.

c) Fordel

(951) Kommissionen var af den opfattelse, at dette skattefradrag er subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, da der ydes et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, hvorved de berørte virksomheder opnår en fordel. Fordelen for modtagerne svarer til skattebesparelsen.

d) Specificitet

(952) Dette subsidiebeløb er specifikt, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da lovgivningen i sig selv begrænser anvendelsen af denne foranstaltning til kun at omfatte virksomheder, som har FoU-udgifter inden for visse højteknologiområder, der er udpeget af staten, som f.eks. BEV-sektoren. Den lovgivning i henhold til hvilken den subsidieydende myndighed udøver sin virksomhed, begrænser således udtrykkeligt adgangen til subsidier til visse virksomheder og sektorer.

e) Beregning af subsidiebeløbet

(953) De udligningsberettigede subsidier blev beregnet ud fra den fordel, som modtagerne havde opnået i undersøgelsesperioden. Denne fordel blev beregnet som forskellen mellem den samlede skat, der skal betales i henhold til den normale skattesats, og den samlede skat, der skal betales efter det yderligere fradrag på 100 % af de faktiske FoU-udgifter.

(954) Den subsidiesats, der blev fastsat for denne specifikke ordning var på 0,57 % for BYD Group, 0,03 % for Geely Group og 1,53 % for SAIC Group.

3) *Skattefritagelse for dividende mellem kvalificerede virksomheder med hjemsted i Kina*

(955) I henhold til EIT-loven indrømmes der indkomstskattefordele for virksomheder, der er aktive inden for industrigrene eller i projekter, hvis udvikling udtrykkeligt støttes og tilskyndes af staten, og som navnlig er fritaget for indkomstbeskatning af egenkapitalinvesteringer, som f.eks. dividende og bonus, mellem berettigede virksomheder med hjemsted i Kina.

a) Retsgrundlag

(956) Retsgrundlaget for denne ordning er artikel 26, stk. 2, i den kinesiske EIT-lov samt gennemførelsesbestemmelserne for EIT-loven.

(957) I artikel 25 i EIT-loven, som er hovedet for kapitel IV "Skattemæssig præferencebehandling", hedder det, at *"staten indrømmer indkomstskattefordele for virksomheder, der er aktive inden for industrigrene eller i projekter, hvis udvikling udtrykkeligt støttes og tilskyndes af staten"*. Endvidere præciseres det i artikel 26, stk. 2, at skattefritagelsen finder anvendelse på indtægter fra egenkapitalinvesteringer mellem *"berettigede virksomheder med hjemsted i Kina"*, hvilket synes at begrænse dens anvendelsesområde til kun at omfatte bestemte virksomheder med hjemsted i Kina.

b) Resultater af undersøgelsen

(958) Kommissionen konstaterede, at nogle virksomheder i de stikprøveudtagne grupper fik skattefritagelse for indtægter fra dividende mellem kvalificerede virksomheder med hjemsted i Kina.

c) Fordel

(959) Kommissionen er af den opfattelse, at denne ordning er subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, da der ydes et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, hvorved de berørte virksomheder opnår en fordel. Fordelen for modtagerne svarer til skattebesparelsen.

d) Specificitet

(960) Dette subsidiebeløb er specifikt, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da lovgivningen i sig selv begrænser anvendelsen af denne fritagelse til kun at omfatte kvalificerede virksomheder med hjemsted i Kina, der støttes kraftigt af staten, som også tilskynder deres udvikling. Den lovgivning i henhold til hvilken den subsidieydende myndighed udøver sin virksomhed, begrænser således udtrykkeligt adgangen til subsidier til visse virksomheder og sektorer.

e) Beregning af subsidiebeløbet

(961) Kommissionen har beregnet subsidiebeløbet ved at anvende den normale skattesats på den dividende, der er blevet fratrukket den skattepligtige indkomst.

(962) Den subsidiesats, der blev fastsat for denne specifikke ordning var på 0,17 % for Geely Group og 1,09 % for SAIC Group.

4) *Fremskyndet afskrivning af udstyr anvendt af højteknologiske virksomheder*

(963) Det fremgår af artikel 32 i EIT-lovgivningen, at *"når en fremskyndet afskrivning af anlægsaktiver i en virksomhed virkelig er nødvendig af hensyn til den teknologiske udvikling eller af andre årsager, kan antallet af afskrivningsår reduceres, eller der kan vedtages en fremskyndet afskrivningsmetode"*.

a) Retsgrundlag

(964) Retsgrundlaget for denne ordning er artikel 32, i den kinesiske EIT-lov og artikel 98 i gennemførelsesbestemmelserne for EIT-loven og følgende meddelelser:

— meddelelse fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om yderligere forbedring af EIT-politikker vedrørende fremskyndet afskrivning af anlægsaktiver (meddelelse nr. 106 af 2015)

— meddelelse om spørgsmål vedrørende yderligere forbedring af politikker for beskatning af virksomhedsindtægter vedrørende fremskyndet afskrivning af anlægsaktiver (meddelelse fra den statslige skatteforvaltning nr. 68 af 2015)

— meddelelse fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om relevante politikker for beskatning af virksomhedsindtægter vedrørende fradrag af udstyr og instrumenter (meddelelse nr. 54 af 2018)

— meddelelse fra den statslige skatteforvaltning om gennemførelse af relevante politikker for beskatning af virksomhedsindtægter vedrørende fradrag af udstyr og instrumenter (meddelelse fra den statslige skatteforvaltning nr. 46 af 2018)

— meddelelse fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om udvidelse af anvendelsesområdet for de præferentielle politikker om fremskyndet afskrivning af anlægsaktiver (meddelelse nr. 66 af 2019)

— meddelelse fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om forlængelse af gennemførelsesperioden for visse politikker om skattemæssig præferencebehandling (meddelelse nr. 6 fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning i 2021)

— meddelelse fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning om relevante politikker for beskatning af virksomhedsindtægter vedrørende fradrag af udstyr og instrumenter (meddelelse nr. 37 fra finansministeriet og den statslige skatteforvaltning i 2023)

(965) I henhold til meddelelsen om politikker vedrørende fradrag af udstyr og apparater i forbindelse med beskatning af virksomhedsindtægter (Cai Shui [2018] nr. 54), fastsættes det, *"hvor enhedsprisen for en del af et udstyr eller et apparat, der er nyanskaffet af en virksomhed i perioden fra den 1. januar 2018 til den 31. december 2020, ikke overstiger fem mio. RMB*, har virksomheden *lov til at indregne en sådan værdi i omkostninger og udgifter i den nuværende periode med et fast beløb til fradrag ved beregning af sin skattepligtige indkomst og er ikke længere forpligtet til at foretage en årlig afskrivning"*. Denne lovgivning er ikke industrispecifik.

(966) For så vidt angår aktiver med en enhedsværdi på over 5 mio. RMB, finder meddelelsen om finjustering af politikker for beskatning af virksomhedsindtægter i forbindelse med fremskyndet afskrivning af anlægsaktiver (Cai Shui [2014] nr. 75) og meddelelsen om yderligere finjustering af politikker for beskatning af virksomhedsindtægter i forbindelse med fremskyndet afskrivning af anlægsaktiver (Cai Shui [2015] nr. 106) fortsat anvendelse. Ifølge disse meddelelser kan anlægsaktiver, som købes af virksomheder i 10 nøgleindustrier, komme i betragtning til ordningen med fremskyndet afskrivning.

b) Resultater af undersøgelsen

(967) Kommissionen fastslog, at de stikprøveudtagne grupper i undersøgelsesperioden ikke har anvendt fremskyndede afskrivninger på aktiver med en værdi pr. enhed på over 5 mio. RMB. Da disse aktiver derfor ikke var omfattet af meddelelsen Cai Shui [2014] nr. 75, og meddelelsen Cai Shui [2015], nr. 106, fandt Kommissionen, at de eksporterende producenter ikke drog fordel af udligningsberettigede subsidier.

5) *Fradrag af indtægter fra teknologioverførsel*

(968) Skattefradraget for teknologioverførsel giver virksomheder en skattemæssig præferencebehandling af deres eksportaktiviteter. Under denne ordning er 50 % af indtægterne fra salg af teknologien i udlandet fradragsberettiget fra EIT-grundlaget, begrænset til break-even-niveauet.

a) Retsgrundlag

(969) Retsgrundlaget for denne ordning er artikel 27 i EIT-loven samt:

— meddelelse fra den statslige skatteforvaltning om spørgsmål vedrørende fritagelse for og nedsættelse af beskatning af virksomhedsindtægter på indtægter fra teknologioverførsel (meddelelse nr. 212 af 2009).

b) Resultater af undersøgelsen

(970) Kommissionen konstaterede, at en af grupperne i stikprøven nød godt af et indkomstskattefradrag for *"overførselsselsteknologi"* for den teknologi, der blev overført til udlandet.

c) Fordel

(971) Kommissionen er af den opfattelse, at denne ordning er subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, da der ydes et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, hvorved de berørte virksomheder opnår en fordel. Fordelen for modtagerne svarer til skattebesparelsen.

d) Specificitet

(972) Subsidierne er specifikke, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), og artikel 4, stk. 4, litra a), da den lovgivning, i henhold til hvilken den subsidieydende myndighed udøver sin virksomhed, udtrykkeligt begrænser adgangen til subsidier til virksomheder, der beskæftiger sig med teknologioverførsel, og på betingelse af eksportresultater.

e) Beregning af subsidiebeløbet

(973) Kommissionen har beregnet subsidiebeløbet ved at anvende den normale skattesats på den indtægt fra teknologioverførsel, der er blevet fratrukket den skattepligtige indkomst.

(974) Den subsidiesats, der blev fastsat til denne specifikke ordning, var på 0,05 % for Geely Group.

6) *Skattefritagelse af batteriforbrug*

(975) Skattefritagelse af batteriforbrug giver BEV-producenter, der købte visse batterier, fritagelse for den normalt gældende forbrugsskat på 4 %. Denne ordning er begrænset til visse varer, herunder lithiumbatterier.

a) Retsgrundlag

(976) Retsgrundlaget for ordningen findes i følgende dokumenter:

— cirkulære fra finansministeriet og den statslige forvaltning om forbrugsbeskatning af batterier og belægninger (nr. 16 af 2015) ("cirkulæret om batterier")

— meddelelse fra den statslige skatteforvaltning om spørgsmål vedrørende forvaltning af forbrugsbeskatning af batterier og belægninger (meddelelse nr. 5 af 2015)

— meddelelse fra den statslige skatteforvaltning om præcisering af forholdene vedrørende forbrugsbeskatning af batterier og belægninger (meddelelse nr. 95 af 2015).

(977) Ifølge cirkulæret om batterier blev batterier pålagt forbrugsskat med den gældende sats på 4 %. Visse typer batterier, såsom lithium-primærbatterier og lithium-ion-batterier, blev imidlertid fritaget for en sådan forbrugsskat.

(978) Et sådant cirkulære blev oprindeligt offentliggjort for at fremme energilagring og miljøbeskyttelse.

b) Resultater af undersøgelsen

(979) Kommissionen konstaterede, at mindst én gruppe i stikprøven nød godt af en fritagelse for forbrugsskat på 4 % på sine indkøb af batterier.

c) Fordel

(980) Kommissionen er af den opfattelse, at denne ordning er subsidier, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), og artikel 3, stk. 2, da der ydes et finansielt bidrag i form af indtægter, der ikke opkræves af GOC, hvorved de berørte virksomheder opnår en fordel. Fordelen for modtagerne svarer til skattebesparelsen.

d) Specificitet

(981) Dette subsidiebeløb er specifikt, jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a), da lovgivningen i sig selv begrænser anvendelsen af denne foranstaltning til kun at omfatte visse batterier, såsom lithium-primærbatterier og lithium-ion-batterier. Undersøgelsen viste også, at sådanne batterier primært anvendes i BEV-sektoren. Den lovgivning i henhold til hvilken den subsidieydende myndighed udøver sin virksomhed, begrænser således udtrykkeligt adgangen til subsidier til visse virksomheder og sektorer.

e) Beregning af subsidiebeløbet

(982) De udligningsberettigede subsidier blev beregnet ud fra den fordel, som modtagerne havde opnået i undersøgelsesperioden. Denne fordel blev beregnet på grundlag af værdien af de batterier, der blev købt i UP, og som var omfattet af den normalt gældende forbrugsskat på 4 %.

(983) I betragtning af den metode, der blev anvendt til at beregne subsidiebeløbet for levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag som beskrevet i afsnit 3.7.2, blev der ikke beregnet et subsidiebeløb for de ikke-integrerede BEV-producenter.

(984) Den subsidiesats, der blev fastsat til denne specifikke ordning, var på 1,37 % for BYD Group.

d) *Subsidiering for så vidt angår ikke samarbejdsvillige virksomheder (SAIC Group)*

(985) Som beskrevet i afsnit 3.3.2.2 og i betragtning 336 undlod visse forretningsmæssigt forbundne virksomheder i SAIC Group at indsende en spørgeskemabesvarelse, selv om omfanget af deres aktiviteter normalt ville have krævet, at de indsendte en spørgeskemabesvarelse baseret på instrukserne i spørgeskemaet og det efterfølgende notat til dossieret, der præciserer de aktiviteter, som kræver en spørgeskemabesvarelse ([416]).

(986) Grundet de manglende besvarelser fra visse forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der beskæftiger sig med FoU-aktiviteter og levering af visse dele og komponenter, der er anført i notatet om bevisernes tilstrækkelighed, måtte Kommissionen basere sig på de foreliggende faktiske oplysninger om disse virksomheder. For at fastsætte subsidieringsniveauet baserede Kommissionen sig navnlig på sin vurdering af subsidiering vedrørende lignende virksomheder i den anden ikke vertikalt integrerede eksporterende producent i stikprøven.

(987) For så vidt angår FoU-virksomheder indsendte SAIC Group en spørgeskemabesvarelse for én forretningsmæssigt forbundet virksomhed, der beskæftigede sig med sådanne aktiviteter. Kommissionen identificerede en anden forretningsmæssigt forbundet virksomhed, der beskæftigede sig med de samme aktiviteter. SAIC Group nægtede imidlertid at indsende en spørgeskemabesvarelse for denne virksomhed. Kommissionen måtte derfor basere sig på de faktisk foreliggende oplysninger.

([416]) Notat til dossieret: Forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der skulle indsende en spørgeskemabesvarelse. (t23.005730)

(988) Da Kommissionen kun delvist kunne verificere oplysningerne fra den forretningsmæssigt forbundne FoU-virksomhed, fandt Kommissionen, at konklusionerne vedrørende denne virksomhed ikke var repræsentative. Kommissionen besluttede derfor at basere sig på det subsidiebeløb, der var fastsat for de verificerede FoU-virksomheder i Geely Group. I Geely Groups tilfælde, indsendte alle virksomheder med FoU-relaterede aktiviteter vedrørende den undersøgte vare en spørgeskemabesvarelse, som efterfølgende kunne verificeres. Kommissionen besluttede derfor at basere sine konklusioner vedrørende SAIC Group på det subsidiebeløb, der var fastsat for de verificerede FoU-virksomheder i Geely Group. Subsidiebeløbene i forbindelse med følgende ordninger: præferentiel finansiering som beskrevet i afsnit 3.5, tilskudsprogrammer som beskrevet i afsnit 3.6, indrømmelse af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag som beskrevet i afsnit 3.7.1 og indtægter, der gives afkald på gennem ordninger for fritagelse og nedsættelse af skatter som beskrevet i afsnit 3.8. Disse beløb blev lagt til det samlede subsidieresultat for SAIC Group.

(989) Visse forretningsmæssigt forbundne virksomheder i SAIC Group, der er involveret i levering af input (undtagen batterier og komponenter hertil), indsendte ikke en spørgeskemabesvarelse. Kommissionen undersøgte først de subsidiebeløb, der blev konstateret for de forretningsmæssigt forbundne leverandører af batterier og deres komponenter. I betragtning af den andel, som disse varer udgør af de samlede produktionsomkostninger sammenlignet med andelen af de dele, der blev leveret af de forretningsmæssigt forbundne virksomheder, som ikke indsendte en spørgeskemabesvarelse, fandt Kommissionen imidlertid, at sådanne virksomheder ikke var repræsentative. Kommissionen fokuserede derefter på de verificerede oplysninger for virksomheder, der leverer input, undtagen batterier og komponenter hertil, og fandt, at det subsidiebeløb, der var fastsat for den eneste forretningsmæssigt forbundne leverandør ([417]), som var verificeret i denne fase af proceduren, udgjorde et rimeligt grundlag for dens konklusioner i betragtning af dens aktiviteter (levering af input) og den andel, som disse varer udgjorde af de samlede produktionsomkostninger. Subsidiebeløbene i forbindelse med følgende ordninger: præferentiel finansiering som beskrevet i afsnit 3.5, tilskudsprogrammer som beskrevet i afsnit 3.6, indrømmelse af brugsrettigheder til jord mod utilstrækkeligt vederlag som beskrevet i afsnit 3.7.1. Disse beløb blev lagt til det samlede subsidieresultat for SAIC Group.

3.9. **Andre ordninger**

(990) I notatet om bevisernes tilstrækkelighed var der også anført andre ordninger, for hvilke der var tilstrækkelige beviser, der tydede på, at der fandtes udligningsberettigede subsidier til rådighed for BEV-producenterne. Kommissionen indhentede også oplysninger i løbet af undersøgelsen om yderligere ordninger til fordel for de eksporterende producenter i stikprøven, som også kan være udligningsberettigede. Uden at det berører deres udligningsberettigelse, besluttede Kommissionen foreløbigt ikke at fremlægge konklusioner om disse ordninger på nuværende tidspunkt. Listen over sådanne ordninger omfatter, men er ikke begrænset til:

— levering af elektricitet mod utilstrækkeligt vederlag

— levering af andre råmaterialer til produktion af batterier mod utilstrækkeligt vederlag

— forsikring på præferencevilkår: eksportkreditforsikring

— tilskud under foranstaltningen for den parallelle administration af virksomhedernes gennemsnitlige brændstofforbrug (CAFC) og kreditter for køretøjer på alternativ energi (NEV) fra virksomheder for personbiler (*"foranstaltningen for parallelle kreditter"*).

— fritagelse for forbrugsskat, fritagelse for nummerpladeafgift og andre kontante subsidier til BEV-producenter

— momsfritagelser og nedsættelser af importtold for brug af importeret udstyr og teknologi samt momsnedsættelser på indenlandsk produceret udstyr

— nedsættelse af eksportafgifter.

(991) Kommissionen forbeholder sig retten til yderligere at undersøge, om disse ordninger er udligningsberettigede, og fremlægge konklusioner indtil de endelige konklusioner af denne undersøgelse foreligger, eller efterfølgende i forbindelse med en fornyet undersøgelse i henhold til grundforordningens artikel 19.

([417]) Denne leverandør er ikke aktiv inden for levering af batterier, så der er ingen overlapning af levering af batterier mod utilstrækkeligt vederlag som beskrevet i afsnit 3.7.2.

3.10. **Konklusion vedrørende subsidiering**

(992) Kommissionen har ud fra de oplysninger, der er til rådighed, beregnet det udligningsberettigede subsidiebeløb for de stikprøveudtagne eksporterende producenter i henhold til grundforordningens bestemmelser ved at undersøge de enkelte subsidier eller hver enkelt subsidieordning og har lagt disse tal sammen for at beregne et samlet subsidiebeløb for hver eksporterende producentgruppe i undersøgelsesperioden. Med henblik på at beregne den samlede nedenstående subsidiering beregnede Kommissionen først den procentvise subsidiering, nemlig subsidiebeløbet som en procentsats af virksomhedens samlede omsætning. Denne procentsats blev derefter anvendt til at beregne de subsidier, der blev allokeret til eksport af den pågældende vare til Unionen i undersøgelsesperioden. Derefter blev subsidiebeløbet beregnet pr. enhed af den pågældende vare, som blev eksporteret til Unionen i undersøgelsesperioden, og nedenstående satser blev beregnet som en procentdel af cif-værdien (omkostninger, forsikring og fragt) af samme eksport pr. enhed.

(993) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 15, stk. 3, beregnedes det samlede subsidiebeløb for de samarbejdsvillige eksporterende producenter, der ikke indgår i stikprøven, på grundlag af det samlede vejede gennemsnitlige udligningsberettigede subsidiebeløb for de samarbejdsvillige eksporterende producenter i stikprøven med undtagelse af ubetydelige beløb og de subsidiebeløb, der er fastsat under de omstændigheder, der er omhandlet i grundforordningens artikel 28, stk. 1. Kommissionen så imidlertid ikke bort fra konklusioner, der delvist var baseret på de foreliggende faktiske oplysninger med henblik på fastsættelsen af disse beløb. Kommissionen mener ret beset, at de foreliggende faktiske oplysninger, som var blevet anvendt i disse sager, ikke i væsentlig grad påvirkede de oplysninger, der er nødvendige for at bestemme omfanget af subsidieringen på en rimelig måde, således at de eksportører, der ikke var blevet anmodet om at samarbejde i forbindelse med undersøgelsen, ikke vil lide skade ved denne tilgang ([418]).

(994) I betragtning af den udbredte samarbejdsvilje blandt de kinesiske eksporterende producenter og stikprøvens repræsentativitet også med hensyn til subsidieberettigelse fandt Kommissionen det hensigtsmæssigt at fastsætte beløbet for "alle andre virksomheder" til niveauet for det højeste beløb, der var blevet fastsat for de stikprøveudtagne virksomheder. Beløbet for "alle andre virksomheder" blev anvendt på de virksomheder, som ikke samarbejdede i forbindelse med undersøgelsen.

Virksomhed	Udligningsberettigede subsidiebeløb
BYD Group:	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	
Geely Group:	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]) Jf. også, på tilsvarende måde, WT/DS294/AB/RW, US — Zeroing (artikel 21.5 i DSU) appelorganets rapport af 14. maj 2009, afsnit 453.

Virksomhed	Udligningsberettigede subsidiebeløb
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Andre samarbejdsvillige virksomheder	20,8 %
Alle andre virksomheder	37,6 %

4. SKADE

4.1. Definition af EU-erhvervsgrenen og EU-produktionen

(995) Samme vare blev fremstillet af ca. 10 grupper af producenter i Unionen, hvoraf nogle producerede samme vare i flere retlige enheder i undersøgelsesperioden. De fleste af disse virksomheder er originaludstyrsfabrikanter (OEM'er) af køretøjer med forbrændingsmotor, der er i gang med en omstilling til produktion af BEV'er efter ikrafttrædelsen af forordning (EU) 2019/631 ([419]) om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og varevognes CO2-emissioner. Andre virksomheder er udelukkende BEV-producenter. De udgør sammen "EU-erhvervsgrenen" som omhandlet i grundforordningens artikel 4, stk. 1.

(996) Omstillingen af EU-markedet fra biler med forbrændingsmotor til BEV'er er i dette tilfælde en relevant faktor, som påvirker en række indikatorer vedrørende erhvervsgrenens situation. Omstillingen fra biler med forbrændingsmotor til BEV'er indebærer store forudgående og løbende investeringer og omkostninger på et nyt marked i udvikling med et hurtigt stigende forbrug. EU-erhvervsgrenen begyndte at investere i elektrificering før 2020 ([420]). Som det fremgår af tabel 10, investerede de stikprøveudtagne EU-producenter 2 mia. EUR om året i den betragtede periode, mens de samlede investeringer i forbindelse med omstillingen til elektrificering anslås til 170 mia. EUR, jf. betragtning 1092. Undersøgelsen af alle de økonomiske faktorer, der har indflydelse på EU-erhvervsgrenens situation, bør foretages under behørig hensyntagen til, at EU-erhvervsgrenen befinder sig i denne omstilling. De deraf følgende tendenser kan således blive påvirket af og følge et andet mønster end det, der observeres i andre mere modne erhvervsgrenes situationer.

(997) Den samlede EU-produktion i undersøgelsesperioden blev fastsat til ca. 1,6 mio. enheder. Kommissionen fastsatte dette tal på grundlag af Prodcom ([421]) og krydstjekkede det med alle andre tilgængelige informationskilder vedrørende EU-erhvervsgrenen. Dette omfattede stikprøvebesvarelser og offentligt tilgængelige data om udarbejdelse af gruppewebsteder.

(998) Nogle af EU-producenterne fremstillede også den undersøgte vare i det pågældende land i den betragtede periode i joint ventures med kinesiske virksomheder. Disse producentgrupper (BMW, Renault og Mercedes-Benz) importerede den pågældende vare fra Kina i denne periode. Faktisk importerede hver af disse EU-producentgrupper i undersøgelsesperioden hovedsagelig én model af BEV'er fra Kina og supplerede dermed sin portefølje af BEV'er, som den fremstillede i EU og solgte på EU-markedet. Disse producenter importerede en mængde på ca. [4,7-5,7] % af EU-forbruget i undersøgelsesperioden som anført i tabel 12. Tesla importerede også betydelige mængder BEV'er fra Kina. Volvo, der ejes af den kinesiske virksomhed Geely, importerede ikke BEV'er af mærket Volvo fra Kina i undersøgelsesperioden. Derimod eksporterede dens aktionær, Geely, BEV'er fra Kina til Unionen under forskellige mærker.

([419]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

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

([421]) Produktionsdataene for 2023 vil være offentligt tilgængelige den 1. juli 2024.

(999) I sin definition af EU-erhvervsgrenen og EU-produktionen fokuserede Kommissionen ikke på varemærker eller OEM-grupper, men på oprindelsen af produktionen af BEV'er. Kommissionen medtog derfor al EU-produktion af BEV'er (dvs. BEV'er, der blev bragt i omløb eller fremstillet i Unionen) i sine analyser af skade, årsagssammenhæng og Unionens interesser.

4.2. Fastlæggelse af det relevante EU-marked

(1000) I betragtning af at der ikke var et betydeligt bundet marked for BEV'er, undersøgte Kommissionen alle økonomiske indikatorer vedrørende EU-erhvervsgrenen på grundlag af data for det frie marked.

4.3. EU-forbrug

(1001) Kommissionen fastsatte EU-forbruget på grundlag af både det synlige og det faktiske forbrug.

(1002) Det synlige forbrug tog EU-erhvervsgrenens samlede salg på EU-markedet i betragtning, som rapporteret af Det Europæiske Miljøagentur ([422]) ("EEA") for 2020, 2021 og 2022 og som rapporteret af S&P Global Mobility ([423]) for undersøgelsesperioden, da disse oplysninger endnu ikke var gjort offentligt tilgængelige af EEA på tidspunktet for offentliggørelse af denne forordning, samt medlemsstaternes tolddata vedrørende import. Der blev indsamlet tolddata fra otte medlemsstater med store importmængder og de største regionale søhavne: Belgien, Frankrig, Tyskland, Italien, Nederlandene, Slovenien, Spanien og Sverige. En detaljeret undersøgelse af disse data gjorde det muligt at foretage en skelnen mellem import af BEV'er (som præciseret i betragtning 184) og import af andre varer, såsom quadricykler, elektriske mobilitetsscootere osv. Der blev kun indberettet mindre importmængder af andre medlemsstater, og deres meget lave gennemsnitspris antydede, at det stort set kun drejede sig om andre varer uden for varedækningen. Dataene fra disse otte medlemsstater blev derfor, på et konservativt grundlag, accepteret som en nøjagtig indikator for importen af BEV'er.

(1003) Det skal bemærkes, at EU-erhvervsgrenen, jf. betragtning 1084, hovedsageligt arbejder på ordrebasis, og at dens salgsmængde derfor nøje svarer til antallet af BEV-registreringer af BEV'er, der er fremstillet i Unionen.

(1004) Det faktiske forbrug tog alle registrerede BEV'er på EU-markedet, som rapporteret af ACEA, i betragtning.

(1005) Det skal bemærkes, at både EEA og ACEA rapporterer det samlede antal registreringer af alle BEV'er i Unionen. Når dataene sammenlignes, er der en meget lille forskel mellem de to kilder på mellem – 0,34 % og 1,15 % i den betragtede periode.

(1006) EU-forbruget udviklede sig således:

Tabel 1

EU-forbrug (enheder)

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Synligt EU-forbrug	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indeks	*100*	*163*	*209*	*300*
Faktisk EU-forbrug (registreringer af BEV'er) ([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%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	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Indeks	*100*	*163*	*209*	*282*
registrerede BEV'er i % af alle registreringer af personbiler ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Indeks	*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. Det skal bemærkes, atde data, der indberettes af ACEA, afviger lidt fra den ene kilde til den anden.

([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.

Kilde: *S&P Global Mobilitet, EEA, ACEA og medlemsstaternes tolddata*

(1007) Det synlige og faktiske forbrug på EU-markedet steg med henholdsvis 200 % og 182 % i den betragtede periode. Denne stigning afspejler en gradvis omstilling af Unionens marked for personbiler fra biler med forbrændingsmotor til BEV'er.

(1008) Forskellen mellem tallene for det faktiske og det synlige forbrug repræsenterer omfanget af lagre på EU-markedet. Sådanne lagre blev ikke identificeret i betydelige mængder for EU-producenterne, da disse hovedsagelig producerer på ordrebasis, jf. betragtning 1084, og blev derfor hovedsagelig tilskrevet lagrene af importerede køretøjer.

(1009) Stigningen i antallet af BEV'er, der er registreret som en procentdel af alle registreringer af personbiler, viser en gradvis omstilling på EU-markedet fra biler med forbrændingsmotor til BEV'er.

4.4. **Import fra det pågældende land**

4.4.1. *Mængde og markedsandel for importen fra det pågældende land*

(1010) Kommissionen fastsatte importmængden på grundlag af medlemsstaternes tolddata og antallet af registreringer af importerede BEV'er. Denne import var baseret på oprindelseslandet. Markedsandelen for importen blev fastsat på grundlag af a) den faktiske importmængde eller b) registreringen af importerede køretøjer som en procentdel af henholdsvis a) data om det synlige forbrug eller b) det faktiske forbrug som anført i tabel 1.

(1011) Importen til Unionen fra det pågældende land, baseret på medlemsstaternes tolddata, udviklede sig som følger:

Tabel 2a

Importmængde i enheder og markedsandel

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Importmængde fra det pågældende land (enheder)	21 243	134 952	256 712	412 425
Indeks	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Markedsandel	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Indeks	*100*	*390*	*579*	*648*

Kilde: *Medlemsstaternes tolddata*

(1012) Den samlede importmængde fra Kina steg med 1 841 % i den betragtede periode.

(1013) Markedsandelen for importen fra Kina steg fra 3,9 % i 2020 til 25,0 % i undersøgelsesperioden, hvilket er en stigning på over 500 % eller ca. 21 procentpoint.

(1014) Importmængden til Unionen fra det pågældende land, baseret på antallet af registreringer, udviklede sig som følger:

Tabel 2b

Importmængde i enheder og markedsandel

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Registreringer efter import fra det pågældende land (enheder)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indeks	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Markedsandel	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indeks	*100*	*430*	*623*	*649*

Kilde: *EEA og S&P Global Mobility*

(1015) Antallet af registreringer efter import fra det pågældende land steg fra mindre end 19 000 enheder i 2020 til over 340 000 enheder i undersøgelsesperioden. Dette udgør en stigning på 1 729 % i den betragtede periode.

(1016) På dette grundlag steg markedsandelen for importen fra Kina fra 3,5 % i 2020 til 22,8 % i undersøgelsesperioden, hvilket er en stigning på over 500 % eller ca. 19 procentpoint.

(1017) Forskellen mellem den faktiske importmængde og registreringen efter import fra Kina (ca. 66 000 enheder) viser, at der findes betydelige lagre på EU-markedet af BEV'er af kinesisk oprindelse. Der blev indgivet yderligere dokumentation for lagre af de eksporterende producenter i stikprøven, der rapporterede om lagre med omkring 63 000 enheder ved udgangen af undersøgelsesperioden. Kommissionen anslog, under hensyntagen til de kinesiske eksporterende producenter, der ikke indgik i stikprøven, at de faktiske lagre af enheder, der var klar til salg på EU-markedet, sandsynligvis nåede op på 66 000 enheder. Dette ville udgøre ca. 4,3 % af forbruget på EU-markedet (registreringer) i undersøgelsesperioden eller ca. 19 % af mængden af registreringer efter import fra Kina i samme periode.

4.4.2. *Importpriser fra det pågældende land, prisunderbud og pristryk*

(1018) Kommissionen fastsatte importpriserne på grundlag af medlemsstaternes tolddata.

(1019) De vejede gennemsnitlige importpriser til Unionen fra det pågældende land udviklede sig således:

Tabel 3

Importpriser (EUR/enhed)

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Kina	28 154	24 510	26 441	25 269
Indeks	*100*	*87*	*94*	*90*

Kilde: *Medlemsstaternes tolddata*

(1020) Priserne på importen fra Kina på EU-markedet faldt med 10 % i den betragtede periode.

(1021) Denne udvikling skal imidlertid også ses i lyset af en løbende ændring i sammensætningen af de BEV-modeller, der importeres fra Kina, i takt med at importen steg i den betragtede periode som anført i tabel 2a og 2b.

(1022) Med henblik på at foretage en rimelig sammenligning mellem de importerede varer og de samme varer fremstillet af EU-erhvervsgrenen anvendte Kommissionen et system med varekategorisering baseret på varekontrolnumre, som tog hensyn til de vigtigste karakteristika ved de BEV'er, der har indvirkning på EU-erhvervsgrenens salgspriser, og navnlig længden, rækkevidden, effekten og typen af hjultræk ([424]), ([425]). Selv om BEV'erne er komplekse varer med en meget lang række forskelligt udstyr og forskellige egenskaber (selv køretøjer, der markedsføres under en enkelt kommerciel modelbetegnelse, kan udbydes i en lang række konfigurationer, der også afhænger af kundens valg af ekstraudstyr), betyder dette ikke, at alle disse forskellige egenskaber har en betydelig indvirkning på prisen og derfor bør tages i betragtning ved prissammenligningen. Kommissionen bemærkede, at de interesserede parter ikke kommenterede på varekontrolnummerstrukturen.

(1023) Kommissionen fastsatte prisunderbuddet i undersøgelsesperioden ved at sammenligne:

i. de vejede gennemsnitlige salgspriser pr. varetype, som de stikprøveudtagne EU-producenter forlangte af ikke forretningsmæssigt forbundne kunder på EU-markedet, om nødvendigt tilpasset til den pris, som forhandlere betaler, og

ii. de tilsvarende vejede gennemsnitspriser pr. varetype af importen fra de samarbejdsvillige kinesiske producenter i stikprøven til den første uafhængige kunde på EU-markedet, om nødvendigt tilpasset til den pris, som forhandlere betaler.

(1024) Undersøgelsen viste, at EU-producenternes og de kinesiske eksporterende producenters salgskanaler i dette specifikke tilfælde er meget komplekse og kan omfatte adskillige mellemled mellem producenten og den første ikke forretningsmæssigt forbundne kunde. Undersøgelsen viste, at der er tre forskellige handelsled (jf. betragtning 1025) med mindst fire typer salgsmodeller (jf. betragtning 1027). I lyset af de særlige omstændigheder i denne sag besluttede Kommissionen derfor at fastslå en forekomst af prisunderbud på forhandlerens niveau (den pris, som forhandlere betaler). Kommissionen fastslog nemlig, at dette er det centrale punkt, hvor konkurrencen finder sted, og hvor størstedelen af salgstransaktionerne gennemføres. Salg til forhandleren, via agenten eller til nøglekunder udgør ca. 95 % af EU-erhvervsgrenens samlede salg og ca. 78 % af de kinesiske eksporterende producenters salg. Desuden var det ikke nødvendigt at skelne mellem forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne forhandlere, da undersøgelsen bekræftede, at priserne for alle forhandlere blev fastsat på armslængdevilkår.

(1025) De tre vigtigste handelsled er følgende:

i. Den producerende enhed ("PE") eller den kinesiske eksportørs importerende enhed ("IE"), som fremstiller eller importerer BEV'er og sælger BEV'erne til det næste handelsled, dvs. et forretningsmæssigt forbundet nationalt salgsselskab (National Sales Company - "NSC") eller en ikke forretningsmæssigt forbundet hoveddistributør (General Distributor - "GD"). Nogle PE'er har et "hjemmemarked" (typisk det land, hvor produktionen finder sted, eller hvor IE'ens europæiske hovedkvarter er beliggende), hvor de også varetager en NSC's funktioner.

ii. NSC'er med forbindelse til PE'er/IE'er, og som har fokus på markedsførings- og salgsaktiviteter under hensyntagen til de særlige forhold på det marked, hvor de opererer. NSC'er findes typisk på de største markeder for PE'er og distribuerer BEV'erne via deres netværk af forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne distributører (forhandlere og/eller agenter). I lande, hvor der ikke er noget forretningsmæssigt forbundet NSC (typisk lande, hvor der sælges små mængder), foregår salget via en ikke forretningsmæssigt forbunden GD (typisk en enedistributør i det pågældende land). GD'erne udfører funktioner, der ligner NSC'ers funktioner, og distribuerer BEV'er via deres netværk af forretningsmæssigt forbundne og ikke forretningsmæssigt forbundne distributører (forhandlere og/eller agenter).

([424]) Når det blev konstateret, at flere typer udstyr var tæt forbundet, ikke blot prismæssigt, men også med hinanden, fandt Kommissionen det hensigtsmæssigt kun at beholde én af disse typer udstyr i varekontrolnummeret. Eftersom rækkevidden allerede var medtaget i varekontrolnummeret blev det f.eks. ikke anset for hensigtsmæssigt også at tilføje batterikapaciteten, i betragtning af at disse to er tæt forbundne.

([425]) Uanset konklusionen om, at en markedssegmentering ikke er hensigtsmæssig i dette tilfælde, bemærkede Kommissionen, at længde er tæt forbundet med de segmenter, der er defineret i de mest almindeligt anvendte bilkategorier (dvs. baseret på bogstaverne A, B, C osv.).

iii. Distributionsnetværk bestående af forhandlere og agenter. Forhandlere er de enheder, der køber BEV'er fra NSC'er og GD'er og sælger dem til slutkunden. Agenter er virksomheder, der udfører de samme funktioner som en forhandler, dog uden på noget tidspunkt at overtage ejendomsretten til køretøjet. Disse virksomheder kan være forhandlere af andre typer køretøjer, f.eks. biler med forbrændingsmotor.

(1026) Som regel fastsætter PE/IE eller NSC fabrikantens foreslåede detailpris (Manufacturer's Suggested Retail Price - "MSRP"), som er den pris fabrikanten anbefaler forhandlere at sælge deres BEV'er til. I lande, hvor der ikke findes en salgsenhed, der er forretningsmæssigt forbundet med producenten, fastsættes MSRP imidlertid af den ikke forretningsmæssigt forbundne GD, som udfører funktioner, der ligner NSC'ernes funktioner. MSRP fastsættes på grundlag af den pris, som EU-producenten forlanger af den ikke forretningsmæssigt forbundne GD.

(1027) De vigtigste identificerede salgsmodeller er følgende:

i. Standardforhandlermodellen — BEV'en sælges af PE/IE eller NSC til forhandleren og fra forhandleren til slutkunden. Forhandleren modtager ofte en rabat fra PE. Der er derfor ikke behov for en justering af forhandlerens nettopris. PE har typisk ikke kendskab til den pris, som slutkunden betaler, da forhandlerne forhandler denne pris ved hjælp af deres margen (forskellen mellem MSRP og forhandlerpris).

ii. Agenturmodellen — BEV'en sælges direkte til kunden fra PE/IE eller NSC. Salget formidles af en enhed, kaldet en agent, som ikke overtager ejendomsretten til køretøjet, men forhandler og afslutter salget. Agenten modtager en provision for dette arbejde. Disse enheder kan være de samme virksomheder, som normalt forhandler andre typer biler. De udfører funktioner, der ligner forhandlerens. Der blev derfor fastsat en pris, der var sammenlignelig med den pris, som forhandlere betaler, ved at justere slutbrugerprisen med agentens provision.

iii. Modellen for salg af store bilparker, der er specifik for visse kategorier af store kunder, såsom udlejningsfirmaer, statslige enheder og store private virksomheder. PE'er/IE'er eller NSC'erne forhandler og sælger BEV'erne direkte. Disse udgør mængdesalg for både EU-producenternes og de kinesiske eksporterende producenter og anses for at svare til et forhandlerniveau, da der anvendes en rabat på salgsmængden.

iv. Modellen for ikke forretningsmæssigt forbundne GD'er — med henblik på at nå frem til en forhandlerpris tilføjede Kommissionen i dette tilfælde de anslåede salgs-, administrations- og andre generalomkostninger (SA&G-omkostninger) til de ikke forretningsmæssigt forbundne distributørers pris (ved at anvende de gennemsnitlige SA&G-omkostninger for EU-producenter eller eksporterende producenters NSC'er i de andre lande som indikator, hvilket varierede fra 0,5 % til 3,6 % for EU-producenter og fra 2,1 % til 8 % for eksporterende producenter). Der blev også tilføjet en teoretisk fortjeneste på 3 % for både EU-producenters og eksporterende producenters salg til ikke forretningsmæssigt forbundne GD'er. For EU-producenterne vedrører en sådan justering ca. 5 % af deres salgsmængde, mens den for de eksporterende producenter vedrører 22 % af deres salgsmængde.

v. Onlinesalg — visse eksporterende producenter (og deres NSC'er) har udført onlinesalg direkte til slutkunder, herunder privatpersoner, uden en forhandlers eller en agents mellemkomst. Priserne på disse salg kunne ikke justeres til forhandlerniveau i denne fase af undersøgelsen, bortset fra tildeling og fradrag af pengepræmier for at nå specifikke mål for salgsmængder, der blev ydet til virksomheder, der udfører markedsføringsaktiviteter (f.eks. drift af udstillingslokaler og ydelse af prøvekørselstjenester) i det område, hvor dette onlinesalg har sin oprindelse.

(1028) Prissammenligningen blev foretaget for hver enkelt varetype for transaktioner i samme handelsled (den pris, som forhandlere betaler, eller tilsvarende), om nødvendigt med passende justering som beskrevet ovenfor, og efter fradrag af rabatter eller andre incitamenter for salg til virksomheder, der opererer på forhandler- eller agentniveau. Resultatet af sammenligningen blev udtrykt i procent af de stikprøveudtagne EU-producenters teoretiske omsætning i undersøgelsesperioden.

(1029) Det viste en vejet gennemsnitlig underbudsmargen på 12,7 % for importen fra det pågældende land på EU-markedet.

(1030) I betragtning af at konkurrencen i vid udstrækning er baseret på pris, og at priserne er meget gennemsigtige (dvs. kendt på markedet), anses en sådan margen for at være betydelig.

(1031) Overensstemmelsen mellem de kinesiske varekontrolnumre og EU-varekontrolnumrene var på over 90 % for hver af de eksporterende producenter. To kinesiske varekontrolnumre blev hver sammenlignet med ét EU-varekontrolnummer, der lignede dem meget. I begge tilfælde svarede det anvendte EU-varekontrolnummer til lavere tekniske specifikationer end det kinesiske varekontrolnummer, og sammenligningen var derfor til fordel for den kinesiske eksporterende producent.

(1032) Det skal desuden bemærkes, at priserne på BEV'er fra BYD og SAIC omfatter en garanti på BEV'en i 7 år, mens EU-erhvervsgrenens garanti for BEV'er kun var på 2 år. Det underbud, der er konstateret i betragtning 1029, er derfor undervurderet.

(1033) Med hensyn til pristryk viste udviklingen i salgspriserne og enhedsproduktionsomkostningerne i Unionen i hele den betragtede periode tegn på et betydeligt pristryk, jf. tabel 7. EU-erhvervsgrenen var ikke i stand til at hæve sine priser for at dække sine omkostninger. Dette betød, at EU-erhvervsgrenen led tab på salget af BEV'er i hele den betragtede periode.

(1034) Kommissionen konstaterede navnlig, at salgsprisen for de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter var 30 % lavere end EU-erhvervsgrenens vejede gennemsnitlige produktionsomkostninger. Denne indikator blev konstateret for hver enkelt type.

(1035) En vigtig faktor i dette pristryk var, at registreringerne efter importen af den subsidierede import fra Kina kunne stige med 1 729 % og nå op på en markedsandel på 22,8 % i undersøgelsesperioden sammenlignet med 2020, jf. tabel 2b. Dette salg skete hovedsagelig på bekostning af EU-producenter, der mistede markedsandele. Desuden blev pristrykket også forklaret med beviserne for, at den kinesiske import konkurrerer med EU-salget, uanset varetypen. Selv om Unionen ville øge sit salg af dyrere modeller, ville disse også konkurrere med en kinesisk type BEV. Dette har bidraget til, at EU-erhvervsgrenen har lidt tocifrede tab, jf. tabel 10.

(1036) CCCME hævdede, at Kommissionen i prissammenligningen burde tage hensyn til BEV'ens mærke. CCCME hævdede endvidere, at producentens mærkeværdi øger salgs- og videresalgspriserne på BEV'en og at EU-BEV-producenterne kan forlange meget højere priser for deres BEV'er i alle segmenter på grundlag af deres mærkeværdi.

(1037) Kommissionen bemærkede, at CCCME ikke redegjorde for, hvordan Kommissionen burde tage mærket i betragtning ved prissammenligningen. Den bemærkede desuden, at enhver varemærkeværdi, som EU-producenterne måtte have, var baseret på deres lange og omfattende erfaring med fremstilling af biler med forbrændingsmotor, hvilket ikke kan formodes automatisk at blive overført til BEV'er. Dette skyldes, at elektrificeringen er en afgørende faktor med hensyn til ikkeprismæssig konkurrence, idet den udfordrer de traditionelle egenskaber, som fabrikanter af biler med forbrændingsmotor har opbygget deres konkurrencefordel på. De fælles værdier, der anvendes af bilfabrikanter, omfatter ydeevne, brændstofeffektivitet, teknologi, pålidelighed, sikkerhed og design. Disse produktegenskaber udfordres imidlertid af indførelsen af elektriske teknologier. BEV'erne omdefinerer f.eks. ydeevne på grund af de elektriske motorers karakteristika. Rækkevidde er det mest kritiske af alle egenskaberne på grund af BEV'ers lave ydeevne i forhold til biler med forbrændingsmotor og den betydelige forskel mellem BEV-modeller for så vidt angår maksimal rækkevidde. Desuden er Teslas hurtige vækst et klart eksempel på, at den mærkeværdi, der er baseret på biler med forbrændingsmotor, eller manglen herpå, er af marginal betydning, når det kommer til succes og prissætningsposition på BEV-markedet. Påstanden blev derfor afvist.

(1038) CCCME hævdede også, at Kommissionen i prissammenligningen burde tage hensyn til data fra alle stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter og alle andre kinesiske eksporterende producenter, der har indgivet anmodninger om individuel undersøgelse, og navnlig data fra Tesla, da de tegnede sig for ca. 50 % af BEV-eksporten til Unionen i undersøgelsesperioden.

(1039) Underbudsmargenen og alle andre mikroøkonomiske indikatorer beregnes på grundlag af de verificerede data, der er indberettet af de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter og de stikprøveudtagne EU-producenter. Som beskrevet i betragtning 49 indgik Tesla ikke i stikprøven som en kinesisk eksporterende producent. Dataene fra denne eksporterende producent, der anmodede om en individuel undersøgelse, blev derfor ikke medtaget i underbudsberegningen. Påstanden blev derfor afvist.

(1040) Virksomhed 24 hævdede, at BEV-markedet ikke var et homogent marked af to hovedårsager. For det første fordi der ikke fandtes noget uafhængigt BEV-marked, da markedet for BEV'er var en del af markedet for personbiler, som omfattede biler med forbrændingsmotor, og BEV'erne konkurrerede med biler med forbrændingsmotor. For det andet fordi BEV-markedet var opdelt i flere segmenter. Virksomhed 24 anførte, at markedssegmenteringen var relevant for en nøjagtig vurdering af EU-erhvervsgrenens situation, og virksomhed 24 hævdede derfor, at Kommissionen burde skelne mellem forskellige BEV-markedssegmenter. Virksomhed 24 præciserede endvidere, at mens EU klassificerer biler i kategorier på baggrund af deres størrelse og karakteristika, er det andre kriterier såsom pris og mærkets omdømme, der er nøglefaktorer til bestemmelse af segmenteringen af markedet. For så vidt angår salgspriserne præciserede virksomhed 24, at BEV-markedet kunne opdeles i "*ny på markedet*", "*mellem*", "*premium*" og "*luksus*". Virksomhed 24 anførte også, at der inden for hvert segment var en klar sondring mellem premiummærker og mærker på basisniveau på grundlag af aspekter som ydeevne, funktioner, egenskaber, distributionsnetværk og eftersalgsservice. Virksomhed 24 anførte endvidere, at disse faktorer effektivt bestemmer graden af konkurrence mellem markedsaktørerne, og om to varer er sammenlignelige alternativer. Virksomhed 24 anførte også, at de fleste EU-BEV-producenter hidtil har fokuseret på bilmodeller i premium-kategorien, hvilket gav mulighed for større fortjenstmargener, og at EU-mærker derfor ikke er stærkt repræsenteret i segmenter, der er nye på markedet, hvilket står i kontrast til situationen i den traditionelle sektor for biler med forbrændingsmotor. Ifølge virksomhed 24 har importen fra Kina og navnlig de kinesiske BEV-mærker hidtil hovedsagelig været rettet mod basisniveauet på tværs af de billigere markedssegmenter, hvor EU-alternativerne endnu ikke er stærkt repræsenterede. Virksomhed 24 hævdede derfor, at den kinesiske import hovedsagelig supplerer snarere end konkurrerer med EU-erhvervsgrenen på EU-markedet for BEV'er.

(1041) Kommissionen mindede om, at markedet for personbiler omfattede flere drivlinjer: biler med forbrændingsmotor, hybridbiler (ikke plugin), plugin-hybridbiler, BEV'er og brændselscellekøretøjer. Brændselscellekøretøjer og BEV'er er nulemissionskøretøjer, mens plugin-hybridbiler, hybridbiler og konventionelle biler har en forbrændingsmotor Disse biltyper kan være i konkurrence med hinanden, men kun i meget begrænset omfang. Samtidig konkurrerer disse biltyper også kun i meget begrænset omfang med motorcykler, elektriske cykler, scootere osv. Denne undersøgelse omfatter imidlertid BEV'er, og ikke alle personbiler eller mobilitetskøretøjer. I det omfang der er et konkurrenceforhold til andre køretøjer, vil dette element ikke medføre, at disse køretøjer er omfattet af denne undersøgelse, en sådan begrænset konkurrence, ville i givet fald heller ikke rejse tvivl om konklusionerne i denne undersøgelse for så vidt angår virkningen af den subsidierede import på EU-erhvervsgrenen for samme vare (BEV'er).

(1042) Kommissionen mindede også om, at der ikke var nogen universelt accepteret segmentering af personbiler, og bemærkede, at det klassificeringssystem, der henvises til i indledningsmeddelelsen, var baseret på generiske beskrivelser af, hvad der traditionelt betegnes som segmenter i denne erhvervsgren, snarere end på objektive og målbare kriterier fra EU-erhvervsgrenen. Som følge heraf var der ingen klar skillelinje mellem de påståede segmenter. I indledningsmeddelelsen henviste Kommissionen til sådanne segmenter i henhold til varetyper for BEV'er. Dette gør sig især gældende for den segmentering, som virksomhed 24 har foreslået, og som end ikke indeholdt en beskrivelse af de påståede segmenter, men kun navne (dvs. "*ny på markedet*", "*mellem*", "*premium*" og "*luksus*") ved brug af almindelige markedsføringsbegreber, der har en bred fortolkningsmargen.

(1043) Kommissionen bemærkede også, at selv om BEV'er omfatter en række forskellige typer, har de alle de samme grundlæggende karakteristika og samme primære anvendelse, nemlig transport af et lille antal personer fra et sted til et andet. De er også underlagt de samme regler med hensyn til f.eks. hastighedsbegrænsninger, krav om kørekort og de dele af vejnettet, hvor de har tilladelse til at køre. I lyset af ovenstående kan BEV'erne anses for at være tilstrækkeligt indbyrdes udskiftelige. Som forklaret i betragtning 1022 tog varekontrolnummeret desuden hensyn til BEV'ernes vigtigste karakteristika, som havde en indvirkning på EU-erhvervsgrenens salgspriser, såsom længden, rækkevidden, effekten og typen af hjultræk, og derfor blev den samme EU-varetype sammenlignet med de lignende kinesiske varetyper, hvilket betød, at de kinesiske BEV'er, der angiveligt var enten i lavpris- eller premiumklassen, blev sammenlignet med lignende EU-modeller.

(1044) Med hensyn til de BEV-typer, der sælges af kinesiske producenter, og graden af konkurrence med EU-producenterne viste undersøgelsen, at de kinesiske eksporterende producenter konkurrerer fuldt ud med de BEV'er, der sælges af EU-erhvervsgrenen (som beskrevet i betragtning 1031 var overensstemmelsen mellem de kinesiske varekontrolnumre og EU-varekontrolnumrene meget høj (over 90 %) i gennemsnit, og denne overensstemmelse svarer til 88 % af de stikprøveudtagne EU-producenters samlede salg). Faktisk var de BEV-typer, der blev solgt på EU-markedet af både EU-producenter og kinesiske eksporterende producenter, et af kriterierne for udtagelse af stikprøven af EU-producenter og eksporterende producenter, jf. betragtning 33, 36 og 49.

(1045) I undersøgelsesperioden eksporterede de kinesiske eksporterende producenter en bred vifte af BEV-modeller til meget varierende priser, som konkurrerer med EU-producenters BEV-modeller, og de planlægger at udvide deres portefølje til EU-markedet yderligere i den nærmeste fremtid.

(1046) F.eks. solgte den stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producent BYD modeller på EU-markedet med en listepris på under 30 000 EUR, såsom modellen Dolphin, modeller med en listepris på ca. 40 000 EUR, såsom Atto 3, men også modeller, som virksomheden betragter som værende i premium- eller luksusklassen, med en listepris på over 70 000 EUR, såsom HAN og TANG. ([426]) Geely Group har ligeledes markedsført sine BEV'er Polestar som premiummodeller ([427]) og eksporteret dem til Unionen i undersøgelsesperioden. Lotus Eletre er en anden BEV, der produceres af Geely, og som markedsføres som en hyper-SUV ([428]) og udbydes på EU-markedet til listepriser på op til 150 000 EUR.

(1047) Ud over de BEV-typer, der blev solgt i undersøgelsesperioden, bemærkede Kommissionen, at EU-BEV-markedet er i konstant udvikling, og at EU-producenter og eksportører, herunder de kinesiske eksportører, hvert år udvider deres portefølje af udbudte BEV'er. Eksempelvis annoncerede Stellantis-gruppen, en EU-gruppe af BEV-producenter, i oktober 2023 sin nye lavpris-BEV, Citroën e-C3, til en pris fra 23 300 EUR. I modsætning hertil præsenterede ([429]) den stikprøveudtagne kinesiske SAIC i marts 2024 en række nye modeller, herunder den "*højintelligente*" IM L6, den "*den mellemstore elektriske hatchback-sedan*", MG9, og den "*den mellemstore rent elektriske coupé*", SUV MGS9. Andre meddelelser om lancering af nye BEV-modeller er også angivet i betragtning 1127.

(1048) Det blev derfor konkluderet, at de kinesiske eksporterende producenter ikke er begrænset til visse specifikke BEV-typer, som virksomhed 24 synes at antyde.

(1049) Af ovennævnte grunde konkluderede Kommissionen, at BEV'er udgør et samlet og kontinuerligt marked for indbyrdes udskiftelige varer, og at en segmentanalyse ikke var berettiget eller hensigtsmæssig i dette tilfælde. Påstanden blev derfor afvist.

4.5. **EU-erhvervsgrenens økonomiske situation**

4.5.1. *Generelle bemærkninger*

(1050) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 5, omfattede undersøgelsen af virkningerne af den subsidierede import for EU-erhvervsgrenen en evaluering af alle de økonomiske indikatorer, der havde en indflydelse på EU-erhvervsgrenens situation i den betragtede periode.

(1051) Der blev anvendt stikprøveudtagning med henblik på at konstatere, hvilken skade der eventuelt var blevet forvoldt EU-erhvervsgrenen, jf. betragtning 26.

(1052) I forbindelse med konstateringen af skade skelnede Kommissionen mellem makroøkonomiske og mikroøkonomiske skadesindikatorer. Kommissionen evaluerede de makroøkonomiske indikatorer på grundlag af data fra Prodcom, EEA, S&P Global Mobility, EU-producenternes stikprøvedata og websteder. Disse oplysninger vedrører samtlige EU-producenter. Kommissionen evaluerede de mikroøkonomiske indikatorer ud fra oplysningerne i spørgeskemabesvarelserne fra de stikprøveudtagne EU-producenter. Begge datasæt blev anset for at være repræsentative for EU-erhvervsgrenens økonomiske situation.

(1053) De makroøkonomiske indikatorer er: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsudnyttelse, salgsmængde, markedsandel, vækst, beskæftigelse, produktivitet, subsidiemargenens størrelse og genrejsning efter tidligere subsidiering.

(1054) De mikroøkonomiske indikatorer er: gennemsnitlige enhedspriser, enhedsomkostninger, arbejdskraftomkostninger, lagerbeholdninger, rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital.

([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. *Makroøkonomiske indikatorer*

4.5.2.1. Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

(1055) Den samlede produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse i Unionen udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 4

Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Produktionsmængde (stk.)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Indeks	*100*	*165*	*220*	*298*
Produktionskapacitet (stk.)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Indeks	*100*	*161*	*225*	*287*
Kapacitetsudnyttelse	33 %	34 %	32 %	35 %
Indeks	*100*	*103*	*98*	*104*

Kilde: Prodcom ([430]) , stikprøvedata og EU-producenternes websteder

(1056) Produktionen af BEV'er steg med ca. 200 % i den betragtede periode. Stigningen i produktionen var betydelig og forholdsvis konsekvent i denne periode, hvilket afspejler markedets gradvise overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er.

(1057) Der foreligger ingen officielle data om EU-erhvervsgrenens samlede produktionskapacitet. EU-erhvervsgrenens samlede produktionskapacitet blev derfor beregnet på grundlag af den verificerede kapacitetsudnyttelsesgrad for de stikprøveudtagne EU-producenter og EU-erhvervsgrenens samlede produktionsmængde. På dette grundlag steg produktionskapaciteten i den betragtede periode med 187 %.

(1058) Undersøgelsen viste, at nogle EU-producenter konverterede produktionslinjer for køretøjer med forbrændingsmotor til produktionslinjer for BEV'er, og at disse produktionslinjer derfor udelukkende var dedikeret til produktion af BEV'er, eller at de sammen med køretøjer med forbrændingsmotor fremstillede BEV'er i deres samlefabrikker, der i det væsentlige anvendte den samme produktionsproces, for at udnytte eksisterende aktiver, processer og kompetencer og sikre mængdefleksibilitet.

(1059) Afhængigt af, hvordan EU-producenterne i stikprøven producerede BEV'er, jf. betragtning 1058, blev deres produktionskapacitet beregnet på flere måder: i) baseret på det maksimale antal BEV'er, der kunne produceres pr. dag, ganget med den produktive arbejdstid, med udgangspunkt i 2-3 skiftehold, indberegnet vedligeholdelse, over 46-48 uger om året, eller ii) baseret på den samlede produktionskapacitet for alle personbiler efter fradrag af produktionen af alle andre personkøretøjer bortset fra BEV'er.

(1060) Kapacitetsudnyttelsen steg med 4 % i den betragtede periode. Da kapacitetsudnyttelsen i undersøgelsesperioden var under 40 %, kan det konkluderes, at EU-erhvervsgrenen har tilstrækkelig produktionskapacitet til at dække de fremtidige stigninger i efterspørgslen efter BEV'er, og dertil kommer, at der kan allokeres mere kapacitet fra produktionen af køretøjer med forbrændingsmotor til produktionen af BEV'er.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en Det skal bemærkes, at Prodcom af fortrolighedshensyn ikke indberetter produktionsmængden for hver medlemsstat. Produktionsdataene for 2023 vil være offentligt tilgængelige den 1. juli 2024.

4.5.2.2. Salgsmængde og markedsandel

(1061) Kommissionen fastsatte EU-erhvervsgrenens salgsmængde på EU-markedet på grundlag af data fra EEA og S&P Global Mobility for registreringer af BEV'er fremstillet i Unionen.

(1062) På grundlag af dette udviklede EU-erhvervsgrenens salgsmængde og markedsandel sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 5

Salgsmængde og markedsandel

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Salgsmængde på EU-markedet (registreringer) i stk.	379 138	583 992	739 101	987 586
Indeks	*100*	*154*	*195*	*260*
Markedsandel (af det synlige forbrug)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Indeks	*100*	*94*	*93*	*87*
Markedsandel (af det faktiske forbrug - registreringer)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Indeks	*100*	*95*	*93*	*92*

Kilde: Registreringsdata fra EEA og S&P Global Mobility

(1063) Salget hos de stikprøveudtagne EU-producenter steg med 160 % i løbet af den betragtede periode. Denne udvikling svarede til udviklingen i produktionen i samme periode. BEV'erne blev hovedsagelig solgt gennem forhandlere. De vigtigste slutbrugere var forbrugere og storkunde-virksomheder, som normalt bestilte produktion af personligt tilpassede køretøjer i stedet for at bestille fra lager.

(1064) På trods af den kraftige stigning i forbruget faldt markedsandelen baseret på EU-erhvervsgrenens synlige forbrug med 13 % eller 9 procentpoint i den betragtede periode eller med 8 % eller mere end 5 procentpoint baseret på det faktiske forbrug. Derimod mere end femdobledes markedsandelen for importen fra Kina på dette vækstmarked på bekostning af EU-erhvervsgrenen.

4.5.2.3. Vækst

(1065) EU-erhvervsgrenens produktion og salg (registreringer) af BEV'er udviste en vedvarende og betydelig vækst i den betragtede periode i overensstemmelse med markedets gradvise overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er.

(1066) EU-erhvervsgrenens vækst i salget på et sådant stigende marked var betydeligt lavere end stigningen i forbruget.

(1067) Med hensyn til markedsandel faldt EU-erhvervsgrenens med 9 procentpoint baseret på det synlige forbrug eller mere end 5 procentpoint baseret på registreringer i den betragtede periode. Importerede BEV'er (registreringer) havde en markedsandel på næsten 34,8 % i undersøgelsesperioden. Den største og hurtigst voksende markedsandel i den betragtede periode står kinesiske eksporterende producenter for, jf. tabel 2a og 2b.

4.5.2.4. Beskæftigelse og produktivitet

(1068) Beskæftigelsen og produktiviteten udviklede sig i den betragtede periode således:

Tabel 6

Beskæftigelse og produktivitet

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Antal ansatte	39 995	66 053	99 939	115 835
Indeks	*100*	*165*	*250*	*290*
Produktivitet (stk./ansat)	14	14	12	14
Indeks	*100*	*100*	*88*	*103*

Kilde: Prodcom og de stikprøveudtagne EU-producenter

(1069) Beskæftigelse og produktivitet blev beregnet ud fra beskæftigelsen hos de stikprøveudtagne EU-producenter ekstrapoleret med produktionsmængden for hele EU-erhvervsgrenen.

(1070) Antallet af ansatte steg fra ca. 40 000 til ca. 116 000 i den betragtede periode, dvs. en stigning på 190 %. Denne udvikling fulgte i det store og hele udviklingen i produktionen.

(1071) Generelt overfører EU-erhvervsgrenen de ansatte fra produktionen af køretøjer med forbrændingsmotor til BEV-produktionen, da produktionen af køretøjer med forbrændingsmotor er faldende, mens produktionen af BEV'er er stigende. I den forbindelse sikrer EU-erhvervsgrenen arbejdspladser gennem rekvalificering (omstilling og omskoling) og giver deres ansatte mulighed for at tilpasse sig elektriske drivlinjer.

(1072) Produktiviteten var forholdsvis stabil i den betragtede periode.

4.5.2.5. Subsidiebeløbets størrelse og genrejsning efter tidligere subsidiering

(1073) Subsidiebeløbene lå alle væsentligt over minimalniveauet. Virkningen af de faktiske subsidiebeløbs størrelse på EU-erhvervsgrenen var ikke ubetydelig i betragtning af mængden af og priserne på importen fra det pågældende land.

(1074) Dette er den første antisubsidieundersøgelse vedrørende den pågældende vare. Der forelå derfor ingen data, der kunne bruges til at vurdere virkningerne af en mulig tidligere subsidiering.

4.5.3. *Mikroøkonomiske indikatorer*

4.5.3.1. Priser og faktorer, som påvirker priserne

(1075) De vejede gennemsnitlige enhedssalgspriser hos de stikprøveudtagne EU-producenter ved salg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (herunder de forretningsmæssigt forbundne virksomheders salg, der blev foretaget efter armslængdeprincippet) i Unionen udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 7

Salgspriser i Unionen

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Gennemsnitlig enhedssalgspris på EU-markedet (EUR/stk.)	24 404	27 557	31 244	33 560
Indeks	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Enhedsproduktionsomkostninger (EUR/stk.)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indeks	*100*	*104*	*114*	*124*

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter

(1076) EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige salgspriser pr. stk. steg med 38 %. Denne udvikling blev påvirket af ændringer i sammensætningen af modeller solgt af de stikprøveudtagne EU-producenter i den betragtede periode, navnlig i betragtning af at EU-markedet gradvist er ved at overgå fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er, og nye modeller blev lanceret og solgt i hele den betragtede periode ([431]).

(1077) De produktionsomkostninger, der er vist ovenfor, er de samlede produktionsomkostninger for de solgte BEV'er, herunder komponenter og råmaterialer, andre produktionsomkostninger og salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger (SA&G-omkostninger), herunder udgifter til forskning og udvikling (FoU).

(1078) EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige produktionsomkostninger pr. stk. steg med 24 %. Denne udvikling blev også påvirket af ændringer i sammensætningen af de modeller, der blev produceret. Desuden var enhedsomkostningerne også påvirket af stigningen i omkostningerne til komponenter, navnlig batterier, som følge af stigende omkostninger til råmaterialer, herunder kobolt, nikkel og lithium. Omkostningerne til andre komponenter steg også, især dem, der var berørt af energikrisen, såsom stål og andre metaller. En faktor, der havde indvirkning på enhedsomkostningerne i nedadgående retning, var stigningen i produktions- og salgsmængden, jf. tabel 4 og 5, da EU-producenterne var i stand til at fordele de faste omkostninger over større mængder af BEV'er. Kommissionen bemærkede, at BEV-industrien er en kapitalintensiv industri med høje faste omkostninger, og at en stor produktionsmængde derfor fører til fald i enhedsproduktionsomkostningerne.

(1079) De stikprøveudtagne EU-producenter fastsatte priserne på EU-markedet ud fra deres vigtigste konkurrenters prisfastsættelse for lignende modeller. Generelt fastsatte EU-producenterne en listepris for alle modellerne eller en vejledende pris, som er den pris, som en producent anbefaler detailhandlere at sælge deres BEV'er til. De vejledende priser tages regelmæssigt op til revision. Selv når de vejledende priser er fastlagt, kan den endelige pris, som kunden betaler, imidlertid svinge på grund af de rabatter, som sælgeren tilbyder forbrugeren.

(1080) BEV-markedet er et stærkt konkurrencepræget marked i hastig udvikling. Desuden er det meget gennemsigtig, da alle sælgere af BEV'er offentliggør de vejledende priser. På grund af prisgennemsigtigheden er BEV-markedet meget prisfølsomt. Prisstigninger som følge af omkostningsstigninger fører derfor normalt til et fald i salgsmængderne.

4.5.3.2. Arbejdskraftomkostninger

(1081) De gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger hos de stikprøveudtagne EU-producenter udviklede sig i den betragtede periode således:

Tabel 8

Gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indeks	*100*	*106*	*110*	*124*

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models.

(1082) Arbejdskraftomkostningerne steg med 24 % i den betragtede periode. Denne udvikling afspejlede stigningerne i lønninger og andre arbejdskraftomkostninger i en periode med høj inflation, især i 2022 og 2023.

4.5.3.3. Varebeholdninger

(1083) De stikprøveudtagne EU-producenters lagerbeholdninger udviklede sig i den betragtede periode således:

Tabel 9

Lagerbeholdninger

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Slutlagre (stk.)	7 493	9 460	15 504	25 431
Indeks	*100*	*126*	*207*	*339*
Slutlagre i procent af produktionen	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Indeks	*100*	*74*	*97*	*114*

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter

(1084) Undersøgelsen viste, at EU-erhvervsgrenen hovedsagelig arbejder på bestilling, og at lagerbeholdningerne derfor som en procentdel af produktionen generelt var lave.

(1085) Slutlagrene hos de stikprøveudtagne EU-producenter steg med 239 % i den betragtede periode, hvilket afspejler stigningen i produktionen i denne periode. I procent af produktionen steg slutlagrene med 14 % i den betragtede periode. Denne udvikling skyldtes hovedsagelig stigningen i antallet af modeller, der blev udbudt på markedet i undersøgelsesperioden, i forhold til 2020.

4.5.3.4. Rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital

(1086) Rentabiliteten, likviditeten, investeringerne og investeringsafkastet hos de stikprøveudtagne EU-producenter udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 10

Rentabilitet, likviditet, investeringer og investeringsafkast

	2020	2021	2022	Undersøgelsesper-ioden
Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Indeks	*- 100*	*- 49*	*- 40*	*- 48*
Likviditet (EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Indeks	*- 100*	*- 62*	*- 123*	*- 143*
Investeringer (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Indeks	*100*	*97*	*88*	*100*
Investeringsafkast	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Indeks	- 100	- 53	- 22	- 29

Kilde: De stikprøveudtagne EU-producenter

(1087) Kommissionen beregnede de stikprøveudtagne EU-producenters rentabilitet som nettofortjenesten før skat ved salg af samme vare til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen udtrykt i procent af omsætningen i forbindelse med dette salg.

(1088) EU-erhvervsgrenen var tabsgivende i hele den betragtede periode, selv om sådanne tab samlet set faldt i nævnte periode. Som det fremgår af tabel 7, steg EU-erhvervsgrenens enhedspriser i den betragtede periode hurtigere end enhedsomkostningerne. Årsagerne til denne udvikling er beskrevet i afsnit 4.5.3.1. Mellem 2020 og 2022 lykkedes det EU-erhvervsgrenen at mindske sine tab, fordi den øgede sin salgsmængde på EU-markedet. I denne periode øgede EU-erhvervsgrenen sin produktion og salgsmængde, og den opnåede højere effektivitet med hensyn til fordelingen af de faste omkostninger på et stigende antal producerede biler. Selv om denne vækst fortsatte i undersøgelsesperioden, betød stigningen i råmaterialepriserne og i mængden af subsidieret import til lave priser, at tabene steg i forhold til 2022 og nåede op på – 10,8 % ved udgangen af den betragtede periode.

(1089) EU-markedet befandt sig i en gradvis overgangsfase i den betragtede periode. Da nogle EU-producenter fremstillede BEV'er og køretøjer med forbrændingsmotor på de samme produktionslinjer, jf. betragtning 1058, blev produktionsomkostningerne for BEV'er i et vist omfang reduceret, da de faste omkostninger blev delt mellem BEV'er og køretøjer med forbrændingsmotor. Som forklaret i betragtning 1222 og 1223 er EU-erhvervsgrenen imidlertid nødt til at reducere sin produktion og sit salg af køretøjer med forbrændingsmotor i Unionen. For at komme videre til en rentabel situation og sikre sin fremtid skal EU-erhvervsgrenen for BEV'er derfor øge sin produktion, sit salg og sin markedsandel for BEV'er og dermed opnå stordriftsfordele og fortsætte med at reducere sine enhedsomkostninger i forhold til sine prisniveauer.

(1090) Nettolikviditeten er de stikprøveudtagne EU-producenters evne til at selvfinansiere deres aktiviteter. Nettolikviditeten var negativ i hele den betragtede periode. Nettolikviditeten forværredes i den betragtede periode på grund af stigningen i omsætning og stigningen i tab i absolut værdi. Den ovenfor beskrevne likviditetssituation er blevet understøttet af EU-erhvervsgrenens fortjeneste på personbiler med forbrændingsmotor. Som forklaret i betragtning 1222 og 1223 er EU-producenterne imidlertid nødt til at reducere deres salg af køretøjer med forbrændingsmotor, og derfor vil EU-erhvervsgrenens fortjeneste ved salg af køretøjer med forbrændingsmotor i fremtiden falde.

(1091) Investeringerne i den pågældende vare vedrørte hovedsagelig FoU-udgifter, nye investeringer i produktionslinjer til fremstilling af BEV'er, herunder produktion og installation af batterier, og indkøb af specifikt værktøj til samling af BEV'er. Selv om disse investeringer kun vedrører produktionsenhederne i stikprøven, viser de massive investeringer, der er nødvendige for at skifte fra produktion af køretøjer med forbrændingsmotor til produktion af BEV. Der er behov for en stor del af nye investeringer forud for salget af BEV'er. Der er allerede indgået forpligtelser med hensyn til yderligere investeringer, og investeringen sker, efterhånden som produktionsstederne gradvist omlægges.

(1092) Alle EU-erhvervsgrenens investeringer i forbindelse med overgangen til elektrificering mellem 2022 og 2030 er blevet anslået til ca. 170 mia. EUR ([432]). Dette svarer til en gennemsnitlig investering på ca. 19 mia. EUR hvert år i perioden. Disse investeringer er planlagt for alle typer BEV'er. Navnlig Volkswagen Group investerer ca. 20 mia. EUR i opførelse af mindst seks batterianlæg i Europa i de kommende år. BMW Group planlægger at investere ca. 1 mia. EUR i udvikling og produktion af BEV'er på fabrikken i Steyr i Østrig fra 2025. Den investerer også ca. 400 mio. EUR i opgradering af sit anlæg i München i Tyskland, og den er i gang med at bygge et nyt anlæg i Ungarn til fremstilling af modellen Neue Klasse EV fra 2025. Stellantis Group investerede i et joint venture med Mercedes-Benz og TotalEnergies, med navnet ACC, vedrørende battericeller. Mercedes-Benz forventer også at etablere fire batterianlæg i Unionen i den nærmeste fremtid. Renault Group investerer 10 mia. EUR i elektrificering i 2025.

(1093) Investeringsafkastet er fortjenesten udtrykt i procent af den bogførte nettoværdi af investeringerne. Det udviklede sig på samme måde som afkastet af omsætningen, idet det var negativt i hele perioden. Tabet i forbindelse med investeringsafkastet reduceredes i den betragtede periode af de årsager, der er beskrevet i afsnit 4.5.3.4. Det bør også erindres, at de stikprøveudtagne EU-producenter ikke alle begyndte at investere i BEV'er (og begyndte derfor ikke at få et afkast af disse investeringer) i samme år. Denne præcisering havde også en indvirkning på den tendens i forbindelse med investeringsafkastet, der er anført i tabel 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) De stikprøveudtagne EU-producenters evne til at rejse kapital skal ses i den sammenhæng, at de stikprøveudtagne EU-producenter indgår i store industrigrupper, der finansierede overgangen fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er. Hvert år i denne uundgåelige overgang har imidlertid øget omfanget af tabene og mindsket industriens evne til at rejse kapital i fremtiden.

4.5.4. *Konklusion om erhvervsgrenens situation*

(1095) Som forklaret i betragtning 996 skal EU-erhvervsgrenens situation analyseres set i lyset af EU-markedets overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er.

(1096) I denne forbindelse steg det synlige EU-forbrug i den betragtede periode med 200 %, og det faktiske EU-forbrug (udelukkende baseret på registreringer) steg med 182 % i den betragtede periode. Disse store stigninger afspejler scenariet om, at EU-markedet for personbiler er ved at overgå fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er.

(1097) Samtidig steg importmængderne fra Kina massivt fra ca. 21 000 stk. til over 412 000 stk. (dvs. med mere end 1 800 % i den betragtede periode), hvilket er betydeligt mere end stigningen i forbruget. Dette afspejles i markedsandelen for importen fra Kina, som også steg kraftigt fra 3,9 % i 2020 til 25 % i undersøgelsesperioden. Lignende stigninger ses i forbindelse med registreringer af kinesiske BEV'er efter import fra Kina.

(1098) EU-erhvervsgrenens produktion og salg steg med henholdsvis 198 % og 150 %. Igen var denne åbenbare vækst ikke i overensstemmelse med stigningen i forbruget, hvilket betyder, at EU-erhvervsgrenens markedsandel faldt fra 68,9 % i 2020 til 59,9 % i undersøgelsesperioden.

(1099) Som forklaret blev flere indikatorer i lyset af EU-markedets overgang påvirket af, at EU-erhvervsgrenen gradvist omstillede sine produktionsanlæg fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er. Denne omstilling krævede store og stabile investeringer i FoU-omkostninger og fabriksomstillingsomkostninger, som forblev de samme i hele den betragtede periode. Kapacitetsudnyttelsen, rentabiliteten, investeringsafkastet og produktiviteten viste en lille positiv tendens som følge af overgangen fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er, men de forblev enten negative eller forholdsvis stabile i den betragtede periode.

(1100) EU-erhvervsgrenens rentabilitet og investeringsafkast var fortsat ringe i hele den betragtede periode, selv om der var sket forbedringer. Dette tydede på, at EU-erhvervsgrenen ikke var i stand til at vælte alle sine betydelige omkostninger over på sine kunder i forbindelse med overgangen, og at den var forhindret i at fastsætte priser til kunderne på rentable niveauer. Analysen i afsnit 4.5.3.1. viser, at EU-erhvervsgrenens priser blev trykket af priserne på den subsidierede import. Prisunderbuddet som følge af den subsidierede import fra Kina i mængder, der var konstant stigende, selv på et hurtigt voksende marked, viser, at den største importkonkurrent var Kina.

(1101) På trods af en stigning i salget og produktionen, som var drevet af den stigende efterspørgsel som følge af overgangen fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er, var EU-erhvervsgrenen i undersøgelsesperioden stadig langt fra at opnå en fortjeneste på BEV'er. Situationen i undersøgelsesperioden med tab på over 10 % og det fortsatte pristryk bragte hele EU-erhvervsgrenens overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er i fare. Dette har medført mange milliarder euro i investeringer og omplacering af den enorme arbejdsstyrke, den beskæftiger, mens EU-markedet kun var nået til 14,5 % af overgangen fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er, jf. tabel 1.

(1102) Ovenstående indikatorer viser, at overgangen fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV forløb langsommere hen imod slutningen af den betragtede periode og navnlig i undersøgelsesperioden, hvor de største importmængder fra Kina og EU-erhvervsgrenens største fald i markedsandel kan konstateres. Dette fremgår også af, at de fleste finansielle indikatorer på trods af de forbedrede tendenser i visse indikatorer i den betragtede periode stadig var negative og sågar begyndte at blive forværret i undersøgelsesperioden, herunder rentabilitet, investeringsafkast og likviditet. Endnu mere sigende er det, at markedsandelene konsekvent faldt i hele den betragtede periode og nåede det laveste punkt ved udgangen af undersøgelsesperioden.

(1103) På grundlag af ovenstående besluttede Kommissionen at undersøge, om den sandsynlige fremtidige udvikling i den subsidierede import fra Kina ville bringe en vellykket overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er i fare og derved forvolde EU-erhvervsgrenen væsentlig skade.

5. TRUSSEL OM SKADE

5.1. Indledning

(1104) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 8, stk. 8, undersøgte Kommissionen, om en yderligere stigning i den subsidierede import fra Kina sandsynligvis vil have en negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation og dermed udgøre en trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen.

(1105) I analysen af, om der foreligger trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen i overensstemmelse med grundforordningens artikel 8, stk. 8, andet afsnit, tog Kommissionen hensyn til faktorer såsom:

— arten af den eller de pågældende subsidieydelser og den indvirkning på handelen, de sandsynligvis vil medføre

— en betydelig forøgelse af stigningstakten i den subsidierede import til markedet i Unionen, som indebærer sandsynlighed for en væsentlig stigning i importen

— en tilstrækkelig ledig kapacitet hos eksportøren eller en umiddelbart forestående betydelig forøgelse heraf, som indebærer sandsynlighed for en betydelig forøgelse af den subsidierede eksport til Unionen, idet der tages hensyn til andre eksportmarkeders evne til at absorbere eventuel yderligere eksport

— om de pågældende varer importeres til priser, som har til følge, at priserne i væsentlig grad trykkes, eller prisforhøjelser, som ellers ville have fundet sted, hindres, samt at det må påregnes, at efterspørgslen efter importerede varer vil stige samt

— lagerbeholdningernes størrelse.

5.2. Arten af den eller de pågældende subsidieydelser og den indvirkning på handelen, de sandsynligvis vil medføre

(1106) I afsnit 3.10. konkluderede Kommissionen foreløbigt vedrørende forekomsten af udligningsberettigede subsidier, jf. grundforordningen.

(1107) Subsidierne viser, at importen af den pågældende vare nyder godt af statsstøtte.

(1108) Det betydelige underbud og pristryk (som forhindrer prisstigninger, som ellers ville have fundet sted), og som kunne ses i undersøgelsesperioden, forventes at påvirke EU-erhvervsgrenens økonomiske situation, hvilket allerede blev konstateret i undersøgelsesperioden, endnu mere negativt i den nærmeste fremtid. Den aggressive prisadfærd i forbindelse med den kinesiske import og den betydelige markedsindtrængning understøttes af, at EU-markedet for BEV-køretøjer er meget prisfølsomt og gennemsigtigt.

(1109) Som forklaret i afsnit 3.2. sikrer GOC's foranstaltninger til støtte for dens indenlandske BEV-industri desuden, at BEV-eksporten forbliver meget konkurrencedygtig til betydeligt lavere priser end EU-erhvervsgrenens priser på grund af de lavere omkostninger ved at opnå finansiering, varer eller inputmaterialer mod utilstrækkeligt vederlag og andre fordele (i modsætning til EU-producenter, der ikke kan drage fordel af en sådan væsentlig støtte).

(1110) Det er derfor forudsigeligt, at subsidieret import af den pågældende vare på grund af arten af GOC's støtteforanstaltninger fortsat vil have en negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens økonomiske situation.

5.3. En betydelig forøgelse af stigningstakten i den subsidierede import til markedet i Unionen, som indebærer sandsynlighed for en væsentlig stigning i importen

Stigningstakt for importen fra Kina og dens markedsandel

(1111) Den samlede import af BEV'er fra det pågældende land steg betydeligt, fra 21 243 køretøjer i 2020 til 412 425 køretøjer i undersøgelsesperioden, jf. tabel 2a og 2b.

(1112) Også markedsandelen for importen fra Kina steg, fra 3,9 % i 2020 til 25,0 % i undersøgelsesperioden baseret på den samlede import eller fra 3,5 % i 2020 til 22,8 % i undersøgelsen baseret på registreringer som anført i hhv. tabel 2a og tabel 2b. De kinesiske eksporterende producenter har vundet markedsandele med lavprisimport på bekostning af EU-producenterne og importen fra tredjelande.

Foranstaltninger, der viser sandsynligheden for en yderligere betydelig stigning i importen

(1113) Som det fremgår af afsnit 3.2., er der beviser for, at GOC's politikker er rettet mod produktion og specifikt eksport af BEV'er.

(1114) Der er en række elementer, der viser, at de kinesiske eksporterende producenter sandsynligvis vil fortsætte med at eksportere på et højt niveau. GOC har navnlig for nylig gennemført en række foranstaltninger med sigte på eksportmarkederne og på yderligere at øge eksporten, bl.a. i lyset af betydelig overkapacitet på det kinesiske hjemmemarked, jf. betragtning 1140-1143.

(1115) Som forklaret i betragtning 1149 eksporterede Kina 1 471 136 BEV'er på verdensplan i undersøgelsesperioden, hvilket er en stigning på 659 % i forhold til 2020. NEV'er (BEV'er og plubinhybridbiler (PHEV'er)) er meget vigtige for den kinesiske økonomi. Således erklærede Kinas præsident i sin nytårsmeddelelse i 2024, at NEV'erne er "*et nyt vidnesbyrd om Kinas usædvanlige fremstillingsevne*" ([433]). De kinesiske producenter af BEV'er er imidlertid ikke blot begrænset til deres hjemmemarked. GOC opfordrer faktisk kinesiske BEV-producenter til at udforske markeder i udlandet og støtter dem på mange måder med henblik på at udvide deres eksportsalg, herunder ved at udvikle solide juridiske konsulent-, test- og certificeringssystemer. I den forbindelse fastsættes der i planen for 2021-2035 fem strategiske opgaver for Kinas NEV-industri for de næste 15 år: 1) at forbedre kapaciteten til teknologisk innovation, 2) at opbygge et økosystem for NEV-industrien, 3) at fremme industriel integration og udvikling, 4) at opbygge et solidt infrastruktursystem og 5) at øge åbenheden og uddybe det internationale samarbejde. For så vidt angår det internationale samarbejde opfordres indenlandske virksomheder til at udarbejde internationale udviklingsstrategiske planer, udnytte oversøiske markeder og etablere lagre og platforme for efterfølgende salgsservice i udlandet. I planen for 2021-2035 blev det også understreget, at støttetjenester for internationalt samarbejde såsom virksomheders overholdelse af krav og juridisk rådgivning samt test- og certificeringstjenester skal styrkes. Desuden får planen for 2021-2035 også de kinesiske myndigheder til proaktivt at deltage i udarbejdelsen af de relevante internationale regler og standarder ([434]).

([433]) https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits.

([434]) International Council on Clean Transportation (ICCT), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035*, Policy Update, juni 2021, kan findes på: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Desuden lancerede den kinesiske by Shenzhen den 18. februar 2024 en plan for at sætte skub i bileksporten ([435]), ([436]). Denne plan omfatter 24 foranstaltninger, herunder støtte til opførelse af fabrikker og åbning af nye søruter. De lokale embedsmænd erklærede, at de ville indføre tjenester til støtte for bileksportører; tjenesterne skulle bl.a. forbedre eksportforsikring, fremskynde skatterefusion og tilskynde kinesiske banker til at yde forbrugerfinansiering til udenlandske bilkøbere. I planen opfordres eksportørerne også til at købe flere biltransportskibe for at skabe en kinesiskejet flåde af RO-RO-skibe, jf. betragtning 1117.

(1117) De kinesiske producenters interesse i at eksportere BEV'er fremgår også af det forhold, at de kinesiske BEV-producenter har bestilt et stort antal *"roll-on/roll-off"*-skibe ("RO-RO-skibe"), der er specielt konstrueret til at transportere køretøjer i udlandet ([437]), ([438]). Det blev rapporteret, at de kinesiske skibsværfter kunne levere op til 200 RO-RO'er mellem 2023 og 2026. Dette svarer til det dobbelte af antallet af RO-RO'er leveret fra 2015 til 2022 ([439]), ([440]). Desuden havde BYD tilsyneladende bestilt seks RO-RO'er (med mulighed for yderligere to). Skibene forventes hver at have en kapacitet på ca. 7 700 biler (CEU, Car Equivalent Unit). BYD har allerede modtaget sit første skib, som kaldes *"BYD Explorer No. 1"* ([441]), ([442]), ([443]), og som allerede bruges til at transportere BEV'er til Unionen ([444]). Også andre kinesiske bilproducenter, såsom SAIC Cherry Automobile ([445]), har bestilt flere af deres egne RO-RO'er ([446]), ([447]). Derudover indgår den statsejede bilfabrikant Chery et partnerskab med Wuhu Shipyard om at ombygge et gammelt skibsværft på Shandong-provinsens kyst til et anlæg for produktion af transportskibe til eksport af BEV'er ([448]), ([449]).

(1118) Ovennævnte foranstaltninger kombineret med de umiddelbart forestående planer om ekspansion for kinesiske producenter i større EU-lande, jf. betragtning 1126 og 1127, samt med den betydelige uudnyttede kapacitet i Kina, jf. betragtning 1140-1143, viser, at Kina fortsat aggressivt vil fokusere på eksportmarkeder, hvilket indebærer, at der er sandsynlighed for en betydelig stigning i importen til Unionen i fremtiden.

Tiltrækningskraft og fokus på EU-markedet

(1119) Blandt de eksportmarkeder, som Kina fokuserede på, var EU-markedet den vigtigste eksportdestination for de kinesiske eksporterende producenter og tegnede sig for 33,1 % af den samlede kinesiske eksport af BEV'er, da EU-markedet er den mest attraktive region for de kinesiske eksporterende producenter i betragtning af dets størrelse, lette tilgængelighed, prisniveauer og den klare køreplan for elkøretøjer, jf. betragtning 1120-1123.

(1120) For så vidt angår EU-markedets størrelse blev der i 2023 registreret 1 538 621 BEV'er på EU-markedet, hvilket svarer til 14,6 % af det samlede antal registrerede personbiler ([450]). Til sammenligning viser nedenstående tabel størrelsen på BEV-markedet i andre hovedlande og BEV'ernes andel af det samlede antal registrerede personbiler.

([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.

Tabel 11

BEV-markedet i tredjelande

Land	BEV-markedet 2023	% af registrerede personbiler i alt
USA	1 118 286	7,2 %
Det Forenede Kongerige	314 684	16,5 %
Sydkorea	156 767	9,0 %
Norge	104 589	82,4 %
Australien	87 217	7,25 %
Indien	82 336	1,6 %
Tyrkiet	64 515	6,7 %
Schweiz	52 728	20,9 %
Japan	43 991	1,7 %
Brasilien	19 309	0,9 %
Indonesien	17 062	2,2 %

Kilde: *PwC - Strategy&, "Electric Vehicle Sales Review Q4-2023"* ([451])

(1121) Hvad angår adgangen til EU-markedet, er EU's told (mestbegunstigelssatsen) på 10 %. Derimod er alle andre relevante markeder underlagt høje importbarrierer for BEV'er fra Kina. Navnlig er det amerikanske marked - som er mindre end EU-markedet, men som med mere end 1 mio. BEV'er registreret i 2023 stadig har en betydelig markedsstørrelse - i øjeblikket beskyttet af en samlet told på 27,5 % (en mestbegunstigelsessats på 2,5 % og en "Section 301-told" ([452]) på 25 %) på importen af BEV'er fra Kina, og der er fremsat forslag om at øge Section 301-tolden til 100 % fra august 2024 blev offentliggjort i maj 2024 ([453]). Tyrkiet indførte desuden en yderligere toldsats på 40 % på importen af elkøretøjer fra Kina ([454]) i tillæg til mestbegunstigelsessatsen på 40 %, mens Indien har en importafgift på 70 % på elkøretøjer til en pris på 40 000 USD eller derunder ([455]) og på 100 % på dem, der har en pris på over 40 000 USD ([456]). I januar 2024 genindførte Brasilien en afgift på 10 % på importen af BEV'er, som vil stige til 18 % i juli 2024 og til 35 % inden juli 2026 ([457]). Dette efterlader EU-markedet som det eneste store, velhavende og modne bilmarked, som er åbent for kinesisk import.

([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) Hvad angår priserne for de samme varetyper, er priserne på BEV'er på EU-markedet betydeligt højere end priserne på BEV'er på det kinesiske marked, hvilket derfor giver de kinesiske eksporterende producenter mulighed for at opnå en højere fortjeneste. Eksempelvis havde en af de bedst sælgende kinesiske biler, BYD Atto 3, pr. marts 2024 en minimumsdetailpris i Kina på 15 358 EUR (119 800 CNY), mens minimumsdetailprisen i Tyskland, som er Kinas vigtigste europæiske eksportmarked, var mere end dobbelt så høj, nemlig 31 924 EUR (37 990 EUR inkl. moms ([458])) ([459]). Og ligeledes fra marts 2024 blev Geelys nye Polestar 4 tilbudt i Kina med en startpris på 38 331 EUR (299 000 CNY) før rabatter, mens Geely i Tyskland havde en startpris på 53 109 EUR (63 200 EUR inkl. moms) ([460]). Desuden er priserne i Kina faldende, som det fremgår af de seneste eksempler, hvor prisen på en model 3 Tesla i Kina er faldet med mere 4 500 USD siden januar, og NIO sænkede sine priser med 4 200 USD i juni ([461]). I marts 2024 sænkede BYD også prisen på sin billigste model, Seagull, med 5 %. I 2023 sænkede BYD prisen på Yuan Plus (dets bedst solgte køretøj kendt som Atto 3 i Unionen) med 12 % på det kinesiske marked ([462]). Dette prisfald i Kina giver virksomhederne et yderligere incitament til at øge deres eksport og vinde fodfæste på nye markeder med højere prisniveauer såsom EU-markedet.

(1123) Med hensyn til den klare EU-køreplan for BEV'er har Unionen i modsætning til andre tredjelandsmarkeder fastsat et meget højt mål for antallet af registreringer af BEV'er. I 2035 forventes 100 % af de nyregistrerede køretøjer i Unionen (mere end 9 mio. køretøjer) således være nulemissionskøretøjer, navnlig BEV'er, mens målet i USA kun er fastsat til 50 %.

(1124) Som forklaret i betragtning 1141 og 1142 har Kina allerede en overkapacitet af NEV'er (BEV'er og PHEV'er), som i vid udstrækning vil blive anvendt til eksport til EU-markedet grundet Unionens tiltrækningskraft sammenlignet med andre tredjelandsmarkeder.

(1125) I løbet af undersøgelsen var der desuden mindst 14 kinesiske eksporterende producenter til stede på EU-markedet, f.eks. Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (med mærkerne Dongfeng og Voyah), Geely ([463]) (med mærkerne Polestar, Zeeker og Lotus), Great Wall Motors (med mærket Ora), Hongqi, JAC (med mærkerne JAC og DR), SAIC (med mærkerne MG og Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell og Zhidou ([464]). Disse kinesiske eksporterende producenters markedsandel steg tilsammen fra 1,9 % i 2020 til 7,3 % i undersøgelsesperioden, jf. tabel 12.

(1126) Efter undersøgelsesperioden meddelte et stort antal kinesiske eksporterende producenter, at de havde til hensigt at lancere flere nye BEV-modeller på EU-markedet samt udvide deres tilstedeværelse på EU-markedet ved at komme ind på markedet i flere EU-medlemsstater på kort sigt. Disse udmeldinger viser klart de kinesiske eksporterende producenters interesse i EU-markedet. XPeng Inc, der allerede er til stede i Nederlandene, har f.eks. ([465]) til hensigt at komme ind på det tyske og det franske marked i 2024 ([466]). Dongfengs luksusmærke Voyah, som allerede findes i Finland, planlægges indført på det spanske og det portugisiske marked i 2024 og muligvis også på det tyske, franske og italienske marked ([467]). Great Wall Motor planlægger at udvide sin tilstedeværelse i Unionen til yderligere syv lande ud over Tyskland, nemlig Italien, Spanien, Portugal, Nederlandene, Belgien, Luxembourg og Østrig ([468]). Zeekr, Geelys premiummærke, begyndte også at sælge mærket Zeekr 001 i Nederlandene ved udgangen af 2023 ([469]).

([458]) Merværdiafgift.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ and https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ and 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]) Geely-mærket Volvo blev ikke importeret fra Kina i den betragtede periode.
([464]) Listen er ikke udtømmende.
([465]) Listen over eksempler er ikke udtømmende.
([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) Endvidere lancerede BYD sin sjette BEV-model på EU-markedet, Seal U, ud over Atto 3, Dophin, Seal, Han og Tang ([470]). MG har også til hensigt at lancere modellen IM L6 i Unionen i 2025 ([471]). NIO har til hensigt at lancere det billigere undermærke med kodenavnet Firefly i Europa i 2025 ([472]). Den kinesiske producent af premium elkøretøjer Human Horizons HiPhi-mærke har annonceret den europæiske prisfastsættelse af sine modeller og begyndte at acceptere forudbestillinger i 2023 med priser på over 100 000 EUR i Tyskland ([473]). Desuden anførte BYD, at virksomheden havde til hensigt at øge sin markedsandel på EU-markedet betydeligt fra de nuværende 1,1 % til 5 % i 2025 ([474]).

(1128) Desuden anslår Transport & Environment ([475]), at markedsandelen for de kinesiske mærker og de europæiske mærker, der købes af kinesiske virksomheder, vil nå op på en markedsandel på 11 % i 2024, 14 % i 2025 og 20 % i 2027 ([476]).

(1129) Alt i alt tyder GOC's politik om at tilskynde de kinesiske producenter til at eksportere BEV'er, EU-markedets store tiltrækningskraft, den massive overkapacitet i Kina og den særdeles høje uudnyttede kapacitet samt det forhold, at mængden af importen af BEV'er fra Kina er steget betydeligt siden 2020, på, at der er sandsynlighed for, at importen fortsat vil stige betydeligt, begyndende på meget kort sigt og fortsættende i de følgende år. Denne stigning vil hovedsagelig komme fra kinesiske nationalt udviklede mærker og europæiske mærker, købt af kinesiske virksomheder, på bekostning af EU-erhvervsgrenen, som sandsynligvis fortsat vil miste markedsandele.

Den sandsynlige udvikling i markedsandelen for importen fra Kina på EU-markedet

(1130) CCCME påstod, at for at vurdere den kinesiske BEV-importmængde og sandsynligheden for, at denne import vil stige i fremtiden, bør al import af BEV'er fra Kina, og navnlig EU-erhvervsgrenens egenimport, vurderes.

(1131) Al subsidieret import af BEV'er med oprindelse i Kina er omfattet af denne undersøgelse, uanset virksomhedens ejerskab. Som svar på påstanden opdelte Kommissionen al import fra Kina i import fra kinesiske eksportører, der er forretningsmæssigt forbundet med fabrikanter af originaludstyr (OEM'er) til køretøjer med forbrændingsmotor i Unionen (Renault, BMW og Mercedes-Benz), som overgår til produktion af BEV'er på EU-markedet, import fra Tesla og al anden kinesisk import såsom europæiske mærker, der tidligere er erhvervet af kinesiske virksomheder (Polestar og MG), kinesiske OEM'er til køretøjer med forbrændingsmotor (BYD, Chery, Dongfeng osv.) og nystartede kinesiske EV-virksomheder (NIO, XPeng osv.).

(1132) Markedsandelen for import fra kinesiske eksporterende producenter, der er forretningsmæssigt forbundet med EU-erhvervsgrenen, og for al anden registreret import fra Kina udviklede sig som følger:

Tabel 12a

Fordeling af markedsandelen for import fra Kina

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Markedsandel for importen fra kinesiske eksporterende producenter, der er forretningsmæssigt forbundet med OEM'er til køretøjer med forbrændingsmotor i Unionen, og som overgår til produktion af BEV'er	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]) Ekspertgruppens kampagne for ren og bæredygtig transport for alle.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf.

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Markedsandel for al anden kinesisk import	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Hverken EEA eller S&P Global Mobility angiver BEV'ernes oprindelse. Med henblik på at adskille mængden af Tesla Groups BEV-modeller importeret fra Kina fra dem, der er fremstillet i Unionen, anvendte Kommissionen derfor eksportørernes spørgeskemabesvarelse, der var indsendt af Tesla, til anmodningen om individuel undersøgelse som forklaret i betragtning (183). Desuden er de respektive data for undersøgelsesperioden ikke offentligt tilgængelige, og Kommissionen fremlagde derfor oplysningerne om Teslas markedsandel i intervaller. For at beskytte fortroligheden af Teslas data var Kommissionen nødt til ligeledes at indberette de respektive data for importen fra kinesiske eksporterende producenter, der er forretningsmæssigt forbundet med Unionens OEM'er til køretøjer med forbrændingsmotor, der går over til BEV-produktion, i intervaller, da dataene for Tesla ellers kunne beregnes ved udledning. Kommissionen vil fremlægge de nøjagtige data i den endelige forordning, når de nødvendige data er offentligt tilgængelige.

Kilde: EEA og S&P Global Mobility

(1133) Ovenstående tabel viser, at ud af den samlede import fra Kina har markedsandelen for importen for OEM'er til køretøjer med forbrændingsmotor i Unionen, der overgår til produktion af BEV'er, selv om den steg mellem 2020 og 2021, været forholdsvis stabil siden 2021 og undersøgelsesperioden og udgjorde [4,7-5,7]% i undersøgelsesperioden og ligger således under markedsandelen for al anden import fra Kina, som steg fra 1,9 % i 2020 til 7,3 % i undersøgelsesperioden.

(1134) Kommissionen fastsatte også kvartalsvis importen fra Kina i undersøgelsesperioden, jf. nedenstående tabel.

Tabel 12b

Fordeling af markedsandelen for import fra Kina

	Undersøgelsesperioden			
	Oktober - december 2022	Januar - marts 2023	April - juni 2023	Juli - september 2023
Markedsandel for importen fra kinesiske eksporterende producenter, der er forretningsmæssigt forbundet med OEM'er til køretøjer med forbrændingsmotor i Unionen, og som overgår til produktion af BEV'er	[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] %
Markedsandel for al anden kinesisk import	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Kilde: S&P Global Mobilitet

(1135) Ovenstående tabel viser, at markedsandelen for al anden kinesisk import på kvartalsbasis steg i tre ud af de fire kvartaler i undersøgelsesperioden, fra 6,8 % i første kvartal til 8,8 % i fjerde kvartal, og oversteg markedsandelen for importen foretaget af de OEM'er til køretøjer med forbrændingsmotor i Unionen, der er ved at overgå til produktion af BEV'er, der udgjorde [5,6-6,8]% i undersøgelsesperioden.

(1136) I modsætning til det store antal udmeldinger fra de kinesiske eksporterende producenter, jf. betragtning 1126 og 1127, bekendtgjorde de OEM'er til køretøjer med forbrændingsmotor i Unionen, der gik over til produktion af BEV'er, ingen større planer om at importere BEV'er fra Kina. De fleste af dem har én BEV-model eller ét BEV-mærke, der importeres fra Kina i betydeligt mindre mængder end deres produktion i Unionen. BMW meddelte f.eks., at dens iX3-BEV-model, der blev importeret fra Kina i den betragtede periode, ville ophøre med at blive

importeret fra Kina fra 2025 ([477]). BMW Group har til hensigt at importere mærket MINI Cooper ([478]), Mercedes-Benz Group mærket Smart, Volkswagen Group mærket Cupra og Renault Group modellen Dacia Spring. Markedsandelen for denne import har været forholdsvis stabil siden 2021 og forventes ikke at stige betydeligt på meget kort sigt og i den nærmeste fremtid.

(1137) Desuden forventes Teslas import fra Kina heller ikke at stige betydeligt, da Teslas uudnyttede produktionskapacitet er meget lav eller lig nul. Ifølge offentlige oplysninger har Tesla til hensigt at øge sin produktionskapacitet i Kina. Tesla synes imidlertid endnu ikke at have fået de nødvendige forskriftsmæssige godkendelser, og det er ikke klart, om virksomheden vil få dem ([479]).

(1138) Ovenstående viser derfor, at det er sandsynligt, at der vil ske en stigning i markedsandele, hovedsagelig vedrørende kinesiske mærker, inden for en overskuelig fremtid. Påstanden blev derfor afvist.

5.4. Tilstrækkelig ledig kapacitet og tredjelandsmarkeders absorptionsevne

(1139) GOC fremsendte ikke en liste over BEV-producenterne i Kina. Kommissionen måtte derfor gøre brug af offentligt tilgængelige oplysninger i denne henseende. Det følger heraf, at der ifølge Bloomberg i 2023 var ca. 100 kinesiske producenter af elkøretøjer i Kina, hvilket er et fald fra ca. 500 i 2019 ([480]).

a) *Kapacitet og uudnyttet kapacitet i Kina*

(1140) Som forklaret i betragtning 49 gav 21 kinesiske grupper af eksporterende producenter sig til kende i forbindelse med undersøgelsen ved at indsende en stikprøvebesvarelse. På grundlag af besvarelserne, jf. tabel 13, havde disse kinesiske eksporterende producenter en stigende kapacitet og uudnyttet kapacitet i den betragtede periode. I undersøgelsesperioden nåede deres uudnyttede kapacitet op på næsten 2,3 mio. BEV'er, hvilket er 1,5 gange det samlede faktiske forbrug af BEV'er i Unionen i samme periode, svarende til 1 519 082 køretøjer, jf. tabel 1.

Tabel 13

Produktion og kapacitet hos de samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter

Køretøjer	2020	2021	2022	Undersøgelsesperioden
Produktion	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indeks	*100*	*320*	*650*	*792*
Kapacitet	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indeks	*100*	*145*	*227*	*288*
Uudnyttet kapacitet	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indeks	*100*	*92*	*100*	*137*
Kapacitetsudnyttelsesgrad	23 %	51 %	66 %	64 %
Indeks	*100*	*221*	*286*	*275*

Kilde: Stikprøvebesvarelser fra de kinesiske eksporterende producenter

([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) Oplysningerne om produktion, kapacitet og uudnyttet kapacitet relateret til de samarbejdsvillige eksporterende producenter er imidlertid ufuldstændige. Oplysninger offentliggjort af China Association of Automobile Manufacturers ("CAAM") viser, at den samlede produktion af BEV'er i Kina var på 5,8 mio. køretøjer, jf. betragtning 1144. Hvis det antages, at de kinesiske producenter af BEV'er, der ikke gav sig til kende i forbindelse med undersøgelsen, havde samme kapacitetsudnyttelsesgrad som de kinesiske eksporterende producenter, der gav sig til kende, var der derfor en samlet kapacitet i Kina på 9,18 mio. BEV'er og en uudnyttet kapacitet på 3,34 mio. BEV'er, hvilket er 2,2 gange forbruget af BEV'er i Unionen i undersøgelsesperioden.

(1142) Hertil kommer, at da en bilproducent kan producere både køretøjer med forbrændingsmotor og BEV'er på de samme produktionslinjer, undersøgte Kommissionen også den samlede produktionskapacitet for personbiler i Kina på grundlag af offentligt tilgængelige oplysninger. I en artikel i China Daily nævnes således, at produktionskapaciteten i Kina for NEV'er og køretøjer med forbrændingsmotor ifølge China Passenger Car Association i 2021 var på 40,89 mio. køretøjer ([481]). Desuden nævnte pressebureauet Reuters i en artikel, at den samlede produktionskapacitet for personkøretøjer (NEV'er og køretøjer med forbrændingsmotor) ifølge China Passenger Car Association var på 43 mio. stk. ved udgangen af 2022 med en udnyttelsesgrad af anlægget på 54,5 % ([482]). Den uudnyttede kapacitet for personkøretøjer i Kina var derfor på 23,4 mio. stk. Denne uudnyttede kapacitet kan anvendes til fremstilling af BEV'er til EU-markedet.

(1143) Det er desuden blevet rapporteret, at GOC er bekendt med overkapaciteten for personkøretøjer og har gennemført en strengere licensordning for forskriftsmæssige godkendelser, som påvirker virksomheder, der ønsker at etablere ny produktion af elkøretøjer i Kina ([483]). Ikke desto mindre er nye BEV-producenter stadig i færd med at etablere sig i Kina, f.eks. den kinesiske producent af intelligent forbrugerelektronik Xiaomi ([484]).

b) *Produktion i Kina*

(1144) Ifølge CAAM ([485]) er produktionen af BEV'er i Kina steget betydeligt. Som det fremgår af tabel 14, blev der således i undersøgelsesperioden produceret 5 836 000 BEV'er i Kina, hvilket var en stigning på 489 % i forhold til 2020, hvor der blev produceret 991 000 BEV'er.

Tabel 14

Den samlede produktion af BEV'er i Kina

Stk.	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
BEV-produktion i Kina	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indeks	*100*	*279*	*518*	*589*

Kilde: CAAM

c) *Efterspørgsel i Kina*

(1145) I 2023 var det samlede salg af personbiler i Kina på 26,06 mio. stk. ([486]) I 2024 forventes salget af personbiler at stige med 3,1 % til 26,8 mio. stk. i forhold til 2023 ([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) I 2023 var det samlede salg af NEV'er i Kina (BEV'er og PHEV'er) for passagerer på 9,49 mio. stk. ([488]) I 2024 anslås salget af NEV'er at stige med 20 % i forhold til 2023 ([489]) og således at nå op på 11,4 mio. stk.

(1147) Salget af BEV'er (registreringer) beløb sig til mere end 5 mio. stk. i undersøgelsesperioden, som det fremgår af nedenstående tabel. I henhold til CAAM blev ca. 87 % af de fremstillede BEV'er desuden solgt og registreret i Kina.

Tabel 15

Den samlede produktion af BEV'er i Kina

Stk.	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
BEV-registreringer i Kina	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indeks	*100*	*294*	*467*	*547*

Kilde: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles and InsideEVs, "China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023"* ([490])

(1148) En stigning på 20 % i 2024 på BEV-markedet i Kina svarer til 6,1 mio. BEV'er sammenlignet med en kapacitet på mere end 9 mio. BEV'er. Kommissionen konkluderede derfor foreløbig, at hjemmemarkedet i Kina ikke ville være i stand til at absorbere landets store uudnyttede kapacitet.

d) *Kinas eksport og tilgængeligheden af andre eksportmarkeder*

(1149) Baseret på officielle handelsstatistikker fra de kinesiske myndigheder eksporterede Kina i undersøgelsesperioden 1 471 136 BEV'er (hvilket svarer til en stigning på 659 % i forhold til 2020), hvoraf 486 550 BEV'er blev eksporteret til Unionen, dvs. en stigning på 1 343 % i forhold til 2020.

Tabel 16

Kinesisk eksport af BEV'er

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Den samlede kinesiske eksport	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indeks	*100*	*258*	*487*	*759*
Kinesisk eksport til Unionen	33 731	171 822	328 391	486 550
Indeks	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% Kinesisk eksport til Unionen i forhold til den samlede eksport	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Kilde: *GTA*

(1150) Ovenstående tabel viser, at EU-markedet er de kinesiske eksporterende producenters vigtigste eksportdestination og tegner sig for 33,1 % af den samlede kinesiske eksport af BEV'er. Andre destinationer er Det Forenede Kongerige (10 % af den samlede kinesiske eksport) Thailand (9 % af den samlede kinesiske eksport), Filippinerne (7 % af den samlede kinesiske eksport) og Australien (6 % af den samlede kinesiske eksport).

([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) Andelen af BEV'er, der eksporteres til Unionen, af den samlede kinesiske eksport steg fra 17,4 % i 2020 til 33,1 % i undersøgelsesperioden. Selv om den samlede kinesiske eksport af BEV'er steg mere end seks gange i den betragtede periode, steg eksporten til Unionen i et meget kraftigere tempo, dvs. mere end ti gange i samme periode.

(1152) Som det desuden fremgår af betragtning 1120 og tabel 11, er USA og EU-markedet de største markeder for personbiler efter Kina, hvor det amerikanske marked er beskyttet mod import af kinesiske BEV'er af høje importafgifter, jf. betragtning 1121. Andre markeder såsom Det Forenede Kongerige, Japan og Korea er forholdsvis små markeder sammenlignet med EU-markedet, jf. tabel 11, og absorptionsevnen på disse tredjelandsmarkeder er derfor begrænset. Endelig har andre tredjelandsmarkeder, såsom USA og Tyrkiet, også indført handelshindringer over for importen af kinesiske BEV'er, jf. betragtning 1121.

e) *Konklusion*

(1153) På grundlag af ovenstående konkluderede Kommissionen, at betydelige mængder af den eksisterende overskydende kapacitet til produktion af BEV'er fortsat vil blive omdirigeret til EU-markedet i de kommende måneder og år. Den nuværende overkapacitet og den utilstrækkelige absorptionsevne på tredjelandsmarkeder eller hjemmemarkedet i Kina tyder på, at der er sandsynlighed for en yderligere betydelig stigning i den subsidierede kinesiske eksport til Unionen.

5.5. **Prisniveauet for den subsidierede import**

(1154) De BEV'er fra Kina, som ankom til EU-markedet i løbet af undersøgelsesperioden, blev importeret til væsentligt lavere priser end de priser, som EU-erhvervsgrenen opkrævede. Som forklaret i betragtning 1029 fastsatte Kommissionen vejede gennemsnitlige underbudsmargener for undersøgelsesperioden på 12,7 % på grundlag af en analyse foretaget for hver enkelt varetype i samme handelsled. Endvidere, som forklaret i betragtning 1033, var salgsprisen for de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter 30 % lavere end EU-erhvervsgrenens vejede gennemsnitlige produktionsomkostninger.

(1155) I betragtning af EU-markedets karakter, som er meget gennemsigtigt og prisfølsomt, er det sandsynligt, at prisniveauet for den subsidierede import, ved stigende mængder, vil brede sig yderligere på EU-markedet og fortsat lægge et betydeligt prispres på EU-producenterne på et tidspunkt, hvor EU-erhvervsgrenen er særlig sårbar, da markedet overgår fra produktionen af køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er.

(1156) Desuden fastslog Kommissionen, at der var tale om pristryk. EU-erhvervsgrenen solgte faktisk til priser under produktionsomkostningerne i den betragtede periode. På grund af det betydelige pristryk forårsaget af subsidieret import til lave priser fra Kina blev EU-erhvervsgrenen forhindret i at hæve sine salgspriser for at opnå en rentabel situation, hvilket resulterede i et tab.

5.6. **Lagerbeholdningernes størrelse**

(1157) Lagerbeholdningerne hos de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter er nærmere beskrevet i betragtning 1017, som viser, at de kinesiske eksporterende producenter ved udgangen af undersøgelsesperioden havde betydelige lagre af BEV'er i Unionen (4,3 % af forbruget på EU-markedet (registreringer) i undersøgelsesperioden eller ca. 19 % af antallet af registreringer efter import fra Kina). Så store mængder af let tilgængelige BEV'er er tydeligvis primært beregnet til salg på EU-markedet.

(1158) Desuden er der i pressen rapporteret om ophobning af BEV'er importeret fra Kina og oplagret i Unionens havne på grund af logistiske vanskeligheder i forbindelse med den videre transport ([491]). Endvidere blev der i maj 2024 rapporteret om betydelige lagre af kinesiske BEV'er fra SAIC, BYD, Nio, XPeng, Lynk & Co., Omoda og Hongqi (130 000 BEV'er) i de belgiske havne ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. and Li, G., "European ports turned into "car parks" as vehicle imports pile up", *Financial Times*, 9. april 2024, 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) Tilgængeligheden af disse lagre understreger, at truslen om skade for EU-producenterne er umiddelbart forestående.

5.7. Ændring i omstændighederne, som kan forudses og er umiddelbart forestående

(1160) I grundforordningens artikel 8, stk. 8, hedder det: "Den ændring i omstændighederne, der vil kunne skabe en situation, hvor de pågældende subsidier vil forvolde skade, skal klart have kunnet forudses og være umiddelbart forestående."

(1161) Alle ovennævnte faktorer er blevet undersøgt og efterprøvet hvad angår undersøgelsesperioden.

(1162) I den betragtede periode steg mængden af import fra Kina eksponentielt, mere end fem gange så meget som i begyndelsen af den betragtede periode. Denne import udøvede et betydeligt pristryk, som det konstaterede underbud og pristryk viste. I en situation med et stigende forbrug mistede EU-erhvervsgrenen konsekvent markedsandele i hele den betragtede periode på grund af den subsidierede import fra Kina og nåede det laveste punkt i undersøgelsesperioden. Som følge heraf begyndte der at optræde hindringer for den gradvise overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er, navnlig i undersøgelsesperioden. Rentabiliteten, investeringsafkastet og likviditeten forværredes i undersøgelsesperioden.

(1163) Hvis denne tendens fortsætter, vil EU-erhvervsgrenen ikke være i stand til at øge sin produktion af BEV'er som nødvendigt i forbindelse med omstillingen af EU-markedet fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er, og dens situation vil omgående blive væsentligt skadet. Som forklaret i betragtning 1126 og 1127 er den uudnyttede BEV-kapacitet i Kina desuden mindst 2,2 gange så stor som EU-forbruget og kan ikke absorberes af den kinesiske indenlandske efterspørgsel, jf. betragtning 1148, eller af andre store kinesiske eksportmarkeder på grund af de høje adgangsbarrierer og markedernes størrelse, jf. betragtning 1120 og 1121. Desuden er der beviser for, at de kinesiske eksporterende producenter har til hensigt yderligere at øge deres tilstedeværelse på markedet i vigtige EU-lande i den nærmeste fremtid, herunder ved at markedsføre nye modeller. Endelig tilskynder GOC's politik til en yderligere nært forestående stigning i eksporten.

(1164) Ovenstående kendsgerninger og elementer viser, at den subsidierede import vil stige yderligere, og at der derfor er stor sandsynlighed for, at skaden for EU-erhvervsgrenen vil være umiddelbart forestående.

5.8. Krav fra parterne

(1165) Virksomhed 24 hævdede, at flere EU-producenter forventes at lancere billigere BEV-modeller i de følgende år, og at en stærkere tilstedeværelse af EU-producenterne i de lavere prissatte segmenter derfor vil udøve et nedadgående pres på enhver potentiel stigning i de kinesiske producenters markedsandel. Desuden hævdede virksomhed 24, at EU-producenterne i denne proces vil blive hjulpet af den traditionelle konkurrencefordel, som erhvervsgrenen har opbygget over flere årtier med vellykket konkurrence på EU-markedet og det globale marked for personkøretøjer. Virksomhed 24 anførte også, at industrien for personkøretøjer var stærkt påvirket af faktorer såsom mærke og loyalitet samt videresalgsværdi, og at disse faktorer længe har været vigtige hindringer for nye kinesiske virksomheder på EU-markedet og fortsat vil være det i fremtiden. Virksomhed 24 hævdede også, at EU-erhvervsgrenen i modsætning til de kinesiske eksporterende producenter havde en stærk position på EU-markedet med hensyn til forhandlernet og eftersalgstjenester, som letter salget på EU-markedet.

(1166) Mens EU-erhvervsgrenen har til hensigt at lancere flere BEV-modeller på EU-markedet til forskellige priser, forventes de kinesiske eksporterende producenter at tilpasse sig disse nye BEV-modeller og tilbyde lignende BEV'er til endnu lavere priser i lighed med, hvad der skete i undersøgelsesperioden, jf. betragtning 1029. Som forklaret i betragtning 1037 havde EU-erhvervsgrenen en traditionel konkurrencefordel på markedet for ICE-køretøjer. Tidligere havde de kinesiske producenter af køretøjer med forbrændingsmotor ikke succes på EU-markedet, da de køretøjer med forbrændingsmotor, der blev fremstillet af EU-producenterne, var teknologisk mere avancerede og af en højere standard end de kinesiske køretøjer med forbrændingsmotor, navnlig for så vidt angår sikkerhed. Situationen for BEV-industrien er imidlertid anderledes, da EU-producenterne stadig befinder sig i de tidlige faser af opbygningen af BEV-teknologi, mens udviklingen af en sådan teknologi i Kina begyndte for flere år siden og i mellemtiden er langt fremme. Hvad angår kundernes loyalitet og mærke, er Teslas hurtige vækst som forklaret i betragtning 1037 et klart eksempel på, at den mærkeværdi, der er bygget op om køretøjer med forbrændingsmotor, eller manglen herpå, er af marginal betydning, når det drejer sig om succes og prissætnings-position på BEV-markedet. I betragtning af EU-målet om at udskifte køretøjer med forbrændingsmotor med

BEV'er senest i 2035, jf. betragtning 1222, er det navnlig meget sandsynligt, at forbrugere i mellem- og lavprissegmentet vil skifte til de lavere prissatte kinesiske BEV'er. Hvad angår forhandlere, er de kinesiske producenter i færd med at opbygge forhandlernetværk og udnytte onlinesalg, som allerede har vist sig at være en vellykket strategi for Tesla. Påstanden blev derfor afvist.

5.9. **Konklusion**

(1167) På baggrund af analysen af alle de kendsgerninger og beviser, der er anført ovenfor, konkluderede Kommissionen, at der er en trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen, som klart kan forudses og er umiddelbart forestående.

(1168) EU-erhvervsgrenens nuværende situation, hvor det nødvendige salg for at opveje de store investeringer, der er nødvendige i overgangsmarkedet, ikke kan finde sted, vil sandsynligvis blive yderligere forværret af den fortsatte subsidierede import af BEV'er fra Kina, som er steget støt med en betydelig hastighed og til underbudte og trykkede priser, samt af GOC's specifikke fokus på EU-markedet, eftersom EU-markedet er det eneste store åbne verdensmarked. Denne umiddelbart forestående indtræden af den væsentlige skade vil bringe stigningen i EU-erhvervsgrenens produktion og salg af BEV'er yderligere i fare i takt med EU-markedets overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er.

(1169) Desuden er de ændrede omstændigheder, der ellers førte til en sådan umiddelbart forestående indtræden af skade for EU-erhvervsgrenen, klare. Som det fremgår af betragtning 1157 og 1158, har de kinesiske eksporterende producenter store lagerbeholdninger af let tilgængelige BEV'er i Unionen, som tydeligvis er bestemt til salg på EU-markedet. Ydermere, jf. betragtning 1126 og 1127, meddelte et stort antal kinesiske eksporterende producenter, at de havde til hensigt at lancere flere nye BEV-modeller på EU-markedet samt udvide deres tilstedeværelse på EU-markedet ved at komme ind på flere EU-medlemsstaters marked på kort sigt. Disse udmeldinger viser klart de kinesiske eksporterende producenters interesse i EU-markedet. Disse elementer vil sandsynligvis forårsage betydelige tab for EU-erhvervsgrenen, hvis der ikke indføres udligningsforanstaltninger. Den umiddelbart forestående karakter af sådanne forhold, der fører til væsentlig skade, fremgår tydeligt af den omvendte tendens i rentabiliteten, som begyndte at forværres for EU-erhvervsgrenen ved udgangen af den betragtede periode ud over de konstant faldende markedsandele i den betragtede periode. Alle disse elementer understøtter en foreløbig konklusion om trussel om skade i henhold til grundforordningens artikel 8, stk. 8.

6. **ÅRSAGSSAMMENHÆNG**

6.1. **Virkningerne af den subsidierede import**

(1170) Som det fremgår af tabel 2a og 2b, fik importen af kinesiske BEV'er og BEV-registreringer efter importen stor fremgang i EU-markedsandelen i den betragtede periode. I denne periode steg importens markedsandel fra 3,9 % i 2020 til 25,0 % i undersøgelsesperioden, og den kinesiske andel af registreringer steg fra 3,5 % til 22,8 %.

(1171) I betragtning 1023-1032 påviste Kommissionen, at den kinesiske import underbød EU-erhvervsgrenens priser med mindst 12,7 % i undersøgelsesperioden. Kommissionen fastslog også, at den kinesiske import trykkede EU-erhvervsgrenens priser i den betragtede periode.

(1172) På grund af den betydelige stigning i den subsidierede import af kinesiske BEV'er til priser, der lå under EU-erhvervsgrenens priser, mistede EU-erhvervsgrenen markedsandele i undersøgelsesperioden og kunne ikke engang sælge til priser, der i det mindste ville sætte den i stand til at dække sine omkostninger. Kommissionen konkluderede derfor, at den subsidierede import havde en negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation.

(1173) Som beskrevet i afsnit 5 er der desuden mange faktorer, der viser, at de kinesiske BEV-producenter udgør en stigende trussel om skade for EU-erhvervsgrenen. De kinesiske BEV-producenter har betydelige lagre af BEV'er i Unionen, som er klar til at blive solgt på EU-markedet. Desuden er der en betydelig og voksende uudnyttet kapacitet i Kina, som er til rådighed for eksport. Som det fremgår af betragtning 1121, indførte USA, som er det eneste andet større eksportmarked for Kina, foranstaltninger, der klart vil hindre stigninger i importen. Unionen er således blevet den mest attraktive destination for kinesisk eksport.

(1174) Det er desuden klart, at stigningen i eksporten til Unionen vil fortsætte og stige yderligere i en overskuelig fremtid, jf. betragtning 1111-1138. Denne umiddelbart forestående stigning i eksporten til Unionen vil yderligere skade EU-erhvervsgrenens mulighed for at øge sit salgsniveau, bevare sin markedsandel og beskytte sine investeringer ved at opnå et rimeligt afkast på sine investeringer.

(1175) Kommissionen var derfor foreløbig af den opfattelse, at den subsidierede import af kinesiske BEV'er udgør en trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen.

6.2. **Andre kendte faktorer**

(1176) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 8, stk. 6, undersøgte Kommissionen også, om andre kendte faktorer enkeltvis eller samlet er i stand til at svække årsagssammenhængen mellem den subsidierede import og den foreløbig konstaterede trussel om skade, således at en sådan sammenhæng ikke længere ville være reel og væsentlig.

6.2.1. *Import fra tredjelande*

(1177) I tillæg til importen fra Kina havde importen fra Sydkorea, Det Forenede Kongerige, Mexico, Japan og USA en markedsandel på over 1 % i undersøgelsesperioden. Importmængden og markedsandelene samt de gennemsnitlige importpriser fra disse tredjelande udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 17

Import fra tredjelande

Land		2020	2021	2022	Undersøgelsesperioden
Sydkorea	Mængde (stk.)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indeks	*100*	*126*	*111*	*160*
	Markedsandel	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indeks	*100*	*78*	*53*	*53*
	Gennemsnitspris (EUR/stk.)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indeks	*100*	*108*	*117*	*128*
Det Forenede Kongerige	Mængde (stk.)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indeks	*100*	*197*	*244*	*395*
	Markedsandel	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indeks	*100*	*121*	*117*	*132*
	Gennemsnitspris (EUR/stk.)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indeks	*100*	*97*	*97*	*96*

Land		2020	2021	2022	Undersøgelsesperioden
Mexico	Mængde (stk.)	291	29 090	25 484	31 310
	Indeks	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Markedsandel	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indeks	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Gennemsnitspris (EUR/stk.)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indeks	*100*	*91*	*92*	*100*
Japan	Mængde (stk.)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indeks	*100*	*81*	*188*	*483*
	Markedsandel	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indeks	*100*	*49*	*90*	*161*
	Gennemsnitspris (EUR/stk.)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indeks	*100*	*119*	*157*	*156*
USA	Mængde (stk.)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indeks	*100*	*50*	*7*	*35*
	Markedsandel	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indeks	*100*	*31*	*4*	*12*
	Gennemsnitspris (EUR/stk.)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indeks	*100*	*93*	*219*	*192*
Andre lande	Mængde (stk.)	849	1 332	2 307	1 564
	Indeks	*100*	*157*	*272*	*184*
	Markedsandel	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indeks	*100*	*96*	*130*	*61*
	Gennemsnitspris (EUR/stk.)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indeks	*100*	*68*	*87*	*131*
I alt — alle andre lande end Kina	Mængde (stk.)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indeks	*100*	*119*	*102*	*166*
	Markedsandel	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indeks	*100*	*73*	*49*	*55*
	Gennemsnitspris (EUR/stk.)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indeks	*100*	*105*	*114*	*123*

Kilde: *Medlemsstaternes tolddata*

(1178) Importen fra Sydkorea steg fra ca. 56 000 til ca. 90 000 i den betragtede periode, men markedsandelen faldt fra 10,2 % i 2020 til 5,5 % i undersøgelsesperioden. Derudover steg de gennemsnitlige importpriser og lå i gennemsnit over den kinesiske importpris.

(1179) Importen fra Det Forenede Kongerige steg fra ca. 20 000 til ca. 77 000 i den betragtede periode. Selv om gennemsnitsprisen faldt en smule i denne periode, forblev deres markedsandel forholdsvis stabil og steg ikke over 5 % i den betragtede periode. Selv om den gennemsnitlige importpris fra Det Forenede Kongerige lå lidt under importprisen fra Kina i 2020 og 2022 (henholdsvis 3,0 % og 0,1 %), lå den over de kinesiske importpriser i 2021 og i undersøgelsesperioden (henholdsvis 7,8 % og 4,0 %).

(1180) Importen fra Mexico, Japan og USA udgjorde mindre end 2 % af markedsandelen i undersøgelsesperioden for hvert af disse tre lande. Med undtagelse af Japan i 2020 og 2021 lå de gennemsnitlige importpriser desuden stort set over den gennemsnitlige pris på importen fra Kina i hele den betragtede periode.

(1181) Importen fra alle andre lande var ubetydelig.

(1182) På grundlag af ovenstående analyse konkluderede Kommissionen foreløbig, at importen fra andre tredjelande ikke svækkede årsagssammenhængen mellem den subsidierede import og truslen om skade for EU-erhvervsgrenen i undersøgelsesperioden.

6.2.2. *EU-erhvervsgrenens eksportresultater*

(1183) EU-erhvervsgrenens eksportresultater udviklede sig som følger:

Tabel 18

EU-erhvervsgrenens eksportresultater

	2020	2021	2022	Undersøgelse-sperioden
Eksportmængde (stk.)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indeks	*100*	*153*	*239*	*333*
Eksportpriser	42 374	40 082	47 723	47 482
Indeks	*100*	*95*	*113*	*112*

Kilde: Eurostat (KN-kode 8703 80 10)

(1184) EU-erhvervsgrenens eksport af BEV'er steg med 233 % i den betragtede periode. Dette var en højere stigningstakt i forhold til EU-erhvervsgrenens salg på EU-markedet, jf. tabel 5.

(1185) EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige eksportpris lå over produktionsomkostningerne, jf. tabel 7.

(1186) Det blev derfor foreløbig konkluderet, at EU-erhvervsgrenens eksportresultater ikke svækkede årsagssammenhængen mellem den subsidierede import og den konstaterede trussel om skade.

6.2.3. *Efterspørgselsrelaterede faktorer*

(1187) De vigtigste faktorer, der påvirker efterspørgslen efter BEV'er, omfatter opladningstid, tilgængelig opladningsinfrastruktur, det dermed forbundne problem med bekymring for rækkevidde og forordningen om køretøjers CO_2-emissioner, jf. betragtning 1223.

(1188) BEV'ernes salg og BEV-opladningskapaciteten er positivt korrelerede, og BEV-opladningskapaciteten er et afgørende element for at støtte stigningen i salget af BEV'er på EU-markedet.

(1189) Virksomhed 24 hævdede, at manglen på tilstrækkelig offentlig opladningsinfrastruktur fortsat var en vigtig hindring for øget forbrugerinteresse for BEV'er i Unionen og fungerede som en vigtig hindring for forbrugernes efterspørgsel, hvilket havde negative virkninger for EU-erhvervsgrenen. Virksomhed 24 hævdede også, at EU-markedet for BEV'er forventedes at vokse betydeligt i de kommende år.

(1190) Kommissionen bemærkede, at virksomhed 24 fremlagde modstridende argumenter; på den ene side hævdede den, at der var faktorer, der fungerede som en betydelig begrænsning af efterspørgslen efter BEV'er i Unionen, såsom opladningsinfrastrukturen, og på den anden side, at efterspørgslen var i hastig stigning, og at EU-markedet for BEV'er forventedes at vokse betydeligt. Kommissionen var enig i, at det i lyset af de ambitiøse mål, som Unionen har fastsat, og de relevante EU-forordninger kan forventes, at EU-markedet for BEV'er vil vokse hurtigt i de kommende år. I betragtning af manglen på andre modne nulemissionsfremdriftsteknologier kan BEV-markedet senest i 2035 forventes at nå op på niveauet for det aktuelle samlede marked for personbiler.

(1191) Desuden bemærkede Kommissionen, at der var hurtige fremskridt med hensyn til at afhjælpe eventuelle flaskehalse i forbindelse med opladning, uanset om det er hjemme, i et privat opladningsområde (f.eks. i en virksomhed eller på en parkeringsplads) eller via adgang til en offentlig ladestander. I Unionen er omfanget af opladningsinfrastruktur, både den offentligt tilgængelige og den private, stigende, uanset om den vurderes ud fra installeret kapacitet eller antal ladestandere. Ved udgangen af 2022 var der 475 000 offentlige ladestandere med en installeret kapacitet på 5,1 kW pr. BEV i Unionen. Den installerede kapacitet til privat opladningsinfrastruktur var på 8,0 kW pr. BEV i Unionen. Det samlede omfang af opladningsinfrastruktur i Unionen vil stige til 35 mio. ladestandere senest i 2030 ([493]).

(1192) Desuden har Unionen vedtaget forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler ([494]), som vil kræve, at alle nationale veje og motorveje i hele Unionen udstyres med offentlige opladere senest i 2025 i overensstemmelse med antallet af elkøretøjer på vejene på det tidspunkt. I henhold til nævnte forordning skal ladestandere være tilgængelig hver tresindstyvende kilometer på større EU-motorveje i) senest den 31. december 2025, hvor hver ladepark skal have en effekt på mindst 400 kW og omfatte mindst ét ladepunkt med en individuel effekt på mindst 150 kW, ii) senest den 31. december 2027, hvor hver ladepark skal have en effekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladepunkter med en individuel effekt på mindst 150 kW. Forordningen fastsætter også obligatoriske nationale flådebaserede mål, f.eks. bør der for hvert batteridrevet lette elkøretøj leveres en samlet effekt på mindst 1 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.

(1193) Efterspørgslen efter BEV'er på EU-markedet steg hurtigt i den betragtede periode. Tabel 1 viser, at både det synlige og det faktiske forbrug steg med over 180 % i denne periode. Det forventes, at fremskridt inden for batteriteknologier yderligere vil øge rækkevidden og reducere opladningstiden, og at tilgængeligheden af offentlig og privat opladningsinfrastruktur fortsat vil blive forbedret, hvorved eventuelle relaterede begrænsninger på efterspørgslen gradvist fjernes. I betragtning af de obligatoriske mål for emissioner fra nyt salg på EU-markedet (og betydelige sanktioner for manglende overholdelse), der er fastsat i EU-forordninger som forklaret i betragtning 1222 og 1223, forventes det derfor, at efterspørgslen i fremtiden fortsat vil stige.

(1194) I den igangværende overgang fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er er det afgørende, at EU-erhvervsgrenen er i stand til at opretholde sine stordriftsfordele ved at opretholde tilstrækkelige salgsmængder og markedsandele. Det vil sætte EU-erhvervsgrenen i stand til at opveje sine omkostninger og skabe tilstrækkelig rentabilitet til de nødvendige investeringer. Dette er endnu vigtigere i den nuværende fase, hvor markedet for BEV'er i Unionen stadig er under udvikling og endnu ikke er modent.

(1195) Tabel 2a og 2b viser imidlertid, at EU-erhvervsgrenen for BEV'er taber markedsandele i et uholdbart tempo. Vurderingen i afsnit 5 viser endvidere, at disse tab af markedsandele vil fortsætte i perioden frem til udgangen af 2026. Selv om de faktorer, der begrænser efterspørgslen, kan have haft en indvirkning tidligere, er det derfor den nylige og umiddelbart forestående indtrængning på markedet af den subsidierede import fra Kina, jf. afsnit 6.1., der i den nærmeste fremtid udgør den største trussel mod EU-erhvervsgrenen for EU-markedets vellykkede overgang til BEV'er.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/.

([494]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1).

(1196) I lyset af ovenstående fandt Kommissionen foreløbig, at eventuelle begrænsninger på efterspørgslen, navnlig i forbindelse med tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur, ikke ville svække årsagssammenhængen mellem den subsidierede import og den foreløbig konstaterede trussel om skade. Påstanden blev derfor afvist.

6.2.4. *Konkurrenceevnen for EU-erhvervsgrenen for BEV'er*

(1197) CCCME hævdede, at EU-BEV-producenternes afhængighed af levering af batterier og andre komponenter fra tredjelande påvirkede deres konkurrenceevne generelt. CCCME og virksomhed 24 hævdede, at EU-producenternes manglende vertikale integration og deres afhængighed af kilder i tredjelande til batterier medfører højere batteriomkostninger og andre produktionsomkostninger. CCCME og virksomhed 24 anførte desuden, at de negative virkninger som følge af den manglende vertikale integration blev forværret af andre faktorer, der ikke er relateret til importen af BEV'er fra Kina, såsom i) forstyrrelser i forsyningskæden som følge af covid-19-pandemien og krigen mellem Rusland og Ukraine, ii) øgede råmaterialeomkostninger, iii) mangel på kritiske komponenter såsom halvledere og iv) høje energipriser. Virksomhed 24 hævdede også, at EU-erhvervsgrenen ikke i tide investerede i forsyningskæden for elektriske batterier, og at den fokuserede på køretøjer med forbrændingsmotor, hvor den havde en konkurrencefordel, og først for nylig begyndte at investere i markedet for BEV'er.

(1198) Kommissionen bemærkede, at fordelene ved vertikal integration hovedsagelig vedrørte BYD og ikke alle kinesiske eksporterende producenter. EU-erhvervsgrenen består af virksomheder, der køber batterier på verdensmarkedet, og andre, som investerer i batteriproduktion. EU-erhvervsgrenen øger faktisk løbende sin batteriproduktionskapacitet.

(1199) Selv om de kinesiske eksporterende producenter har udviklet fordele med hensyn til levering af batterier og vigtige råmaterialer til batterier, er disse fordele desuden i vid udstrækning opnået gennem subsidiering, jf. afsnit 3.7.2. De påståede konkurrencefordele svækker derfor ikke årsagssammenhængen mellem den subsidierede import og truslen om skade.

(1200) Forstyrrelser i forsyningskæden og andre faktorer, der øgede priserne på råmaterialer og energi, var problemer på verdensplan, som ikke kun ramte EU-erhvervsgrenen, og der er derfor ingen specifikke konkurrencemæssige ulemper for EU-erhvervsgrenen generelt. Desuden vedrørte disse spørgsmål hovedsagelig den betragtede periode, og CCCME og virksomhed 24 hævdede eller underbyggede ikke, i hvilket omfang sådanne faktorer ville have en indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation i de kommende år.

(1201) I betragtning af Kommissionens konklusioner i de foregående betragtninger blev disse påstande derfor afvist.

6.2.5. *Konkurrence mellem køretøjer med forbrændingsmotor og BEV'er*

(1202) Virksomhed 24 og CCCME hævdede, at konkurrencen mellem køretøjer med forbrændingsmotor og BEV'er burde undersøges som en årsagsfaktor. Hverken CCCME eller virksomhed 24 forklarede eller uddybede imidlertid denne påstand yderligere.

(1203) Målene i Unionens emissionslovgivning vil sikre, at EU-erhvervsgrenen hurtigt overgår til BEV'er som forklaret i betragtning 1223. Selv om der i øjeblikket er konkurrence mellem køretøjer med forbrændingsmotor og BEV-køretøjer på EU-markedet, vil produktionen og salget af køretøjer med forbrændingsmotor derfor gradvis falde parallelt med stigningen i produktionen og salget af BEV'er i overensstemmelse med EU's emissionsmål. Konkurrencen mellem køretøjer med forbrændingsmotor og BEV'er vil derfor også gradvis falde til fordel for salget af BEV'er.

(1204) I lyset af ovenstående fandt Kommissionen foreløbig, at indvirkningen af konkurrence med salget af køretøjer med forbrændingsmotor ikke ville svække årsagssammenhængen mellem den subsidierede import og den foreløbig konstaterede trussel om skade. Påstanden blev derfor afvist.

6.2.6. *Mangel på stordriftsfordele og nystartede virksomheder*

(1205) CCCME hævdede, at manglen på stordriftsfordele sandsynligvis medfører højere omkostninger for EU-BEV-producenterne. Det blev endvidere påstået, at visse EU-producenter såsom e.GO er afhængige af mikrofabrik-konceptet og ikke kan opnå stordriftsfordele som med gigafabrikker og store produktionsopsætninger. CCCME hævdede desuden, at visse EU-producenter såsom Fisker og e.GO netop har påbegyndt en BEV-produktion, og at Kommissionen derfor også bør tage hensyn til visse EU-producenters opstartssituation i sin analyse.

(1206) Kommissionen fulgte metoden med at tage hensyn til årsagsfaktorer i forhold til deres indvirkning på hele EU-erhvervsgrenen. Den blotte forekomst af faktorer vedrørende en lille del af EU-erhvervsgrenen blev ikke anset for at være repræsentativ for EU-erhvervsgrenen som helhed, og det blev derfor foreløbig konkluderet, at den ikke svækkede årsagssammenhængen mellem den subsidierede import og den foreløbig konstaterede trussel om skade. For så vidt angår den bredere EU-erhvervsgren fandt Kommissionen, at det netop er importen fra Kina, der truer EU-erhvervsgrenens udsigter til at nå det nødvendige omfang og blive rentabel i den nærmeste fremtid. Denne subsidierede import forhindrer EU-erhvervsgrenen i at nå de salgsmål, der er nødvendige for at øge produktionen i overensstemmelse hermed og opnå stordriftsfordele. Påstanden blev derfor afvist.

6.2.7. *Forsyningsspørgsmål*

(1207) Virksomhed 24 hævdede også, at EU-erhvervsgrenen ikke havde kapacitet til at imødekomme den hastigt stigende efterspørgsel, som var forbundet med den grønne omstilling.

(1208) I modsætning til virksomhed 24's påstand viste undersøgelsen, at EU-erhvervsgrenen har tilstrækkelig kapacitet til at fremstille BEV'er og dække efterspørgslen på EU-markedet. Da kapacitetsudnyttelsen i undersøgelsesperioden var under 40 %, jf. betragtning 1060, blev det foreløbig konkluderet, at EU-erhvervsgrenen har tilstrækkelig produktionskapacitet til at dække de fremtidige stigninger i efterspørgslen efter BEV'er, og desuden kan der allokeres mere kapacitet fra produktionen af køretøjer med forbrændingsmotor til BEV-produktion. Påstanden blev derfor afvist.

6.2.8. *EU's politik for biobrændstof*

(1209) CCCME hævdede, at Unionen historisk set har favoriseret biodieselproduktionen frem for produktionen af BEV'er, hvilket har ført til, at der gives lav prioritet til BEV-produktion.

(1210) Denne påstand var en meget vag udtalelse og indeholdt ingen detaljer, der kunne forklare betydningen af det fremførte punkt. Der mindes om, at Kommissionen som forklaret i betragtning 1223 har indført specifikke emissionsmål for alle nye flåder af personbiler og lette erhvervskøretøjer for mærker og grupper for 2020 og efterfølgende år. Kommissionen var derfor ikke enig i, at den gav BEV-produktionen lav prioritet.

(1211) Desuden konkluderede Kommissionen i afsnit 5, at EU-erhvervsgrenen er umiddelbart truet af væsentlig skade som følge af subsidieret import med oprindelse i Kina. CCCME underbyggede ikke, hvordan EU's biobrændstofpolitik ville have en negativ indvirkning på situationen for EU-BEV-producenterne i de kommende år. Påstanden blev derfor afvist.

6.2.9. *EU-erhvervsgrenens import fra Kina*

(1212) CCCME hævdede, at EU-erhvervsgrenens import fra Kina kunne være en faktor, der forårsager en trussel om skade for EU-erhvervsgrenen for BEV'er.

(1213) Kommissionen fremsatte bemærkninger til EU-erhvervsgrenens virksomheders import fra Kina i betragtning 998. Det var ikke klart, hvilke af EU-erhvervsgrenens virksomheder CCCME henviste til i sin vurdering, eller hvordan en sådan import ville forårsage en trussel om skade i den nærmeste fremtid. I betragtning 1130-1138 forklares den forventede importmængde og prisudvikling fra Kina generelt og importen fra kinesiskejede grupper såsom BYD, Geely og SAIC tydeligt. Som forklaret i tabel 12a steg markedsandelen for importen af kinesiske mærker fra 1,9 % i 2020 til 7,3 % i undersøgelsesperioden. Det konkluderedes, at den største trussel om skade i de kommende år kommer fra kinesiskejede grupper.

(1214) I betragtning af ovenstående vurdering og den manglende klarhed med hensyn til relevansen af denne påstand blev det konkluderet, at denne påstand ikke var underbygget, og den blev derfor afvist.

6.3. **Konklusion**

(1215) Kommissionen identificerede en forbindelse mellem den stigende import af subsidieret import fra Kina og truslen om væsentlig skade.

(1216) Kommissionen skelnede mellem og adskilte virkningerne af alle andre kendte faktorer på EU-erhvervsgrenens situation og de skadevoldende virkninger af den subsidierede import fra Kina.

(1217) Kommissionen fandt, at de andre identificerede faktorer såsom import fra tredjelande, EU-erhvervsgrenens eksportresultater, efterspørgselsrelaterede faktorer, EU-erhvervsgrenens konkurrenceevne, konkurrencen mellem køretøjer med forbrændingsmotor og BEV'er, manglen på stordriftsfordele og nystartede virksomheder, forsyningsspørgsmål, EU's politik for biobrændstoffer og EU-erhvervsgrenens import fra Kina ikke svækkede årsagssammenhængen, hverken individuelt eller kollektivt. De kinesiske eksporterende producenter nød godt af visse fordele i den betragtede periode, såsom en sikker forsyning af batterier og råmaterialer. Kommissionen konkluderede imidlertid ikke, at der var lidt væsentlig skade i denne periode. Faktisk var der for ingen af de andre faktorer fremført overbevisende argumenter, der påviste, hvordan sådanne faktorer udgør en umiddelbart forestående trussel mod EU-erhvervsgrenen, eller at de svækker den klare trussel fra den subsidierede import fra Kina i de kommende år.

(1218) Kommissionen konkluderede derfor foreløbig, at den stigende subsidierede import fra Kina uden foranstaltninger ville udgøre en trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen for BEV'er.

7. **UNIONENS INTERESSER**

(1219) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 31 undersøgte Kommissionen, om den klart kunne konkludere, at det ikke var i Unionens interesse at vedtage udligningsforanstaltninger svarende til det samlede udligningsberettigede subsidiebeløb i dette tilfælde trods konstateringen af skadevoldende subsidiering. Kommissionen baserede fastlæggelsen af Unionens interesser på en analyse af alle de forskellige involverede parters interesser, herunder EU-erhvervsgrenens, importørernes, brugernes, leverandørernes og forbrugernes.

(1220) Bemærkninger om Unionens interesser blev modtaget fra GOC, CCCME, European Association of Automotive Suppliers ("CLEPA", den europæiske sammenslutning af leverandører til bilindustrien), German Association of the Automotive Industry ("VDA", den tyske automobilsammenslutning, European Steel Association ("EUROFER", foreningen af europæiske stålproducenter), virksomhed 31 og virksomhed 29.

7.1. **EU-erhvervsgrenens interesser**

(1221) Bilindustrien spiller en vigtig rolle i Unionens økonomi og skaber direkte og indirekte arbejdspladser til 12,9 mio. mennesker, hvilket svarer til 7 % af den samlede beskæftigelse i Unionen. Heraf er ca. 24 % eller 3,1 mio. jobs i fremstillingsindustrien ([495]). Bilindustrien er en drivkraft for Europas økonomiske værdiskabelse, konkurrencedygtige suverænitet og samfundsmæssige velfærd.

(1222) I den europæiske grønne pagt ([496]) fastsatte Kommissionen målet om at opnå klimaneutralitet senest i 2050. Dette mål blev omsat til lovgivning i 2021 med offentliggørelsen af forordning 2021/1119 ("den europæiske klimalov") ([497]). Alle sektorer i økonomien forventes at bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner, herunder vejtransportsektoren, hvor emissionerne har været stigende siden 1990. Derfor er BEV'er et vigtigt produkt for Unionen for at nå sine klimamål.

([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]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

(1223) Unionen har også indført specifikke emissionsmål for alle nye flåder af personbiler og lette erhvervskøretøjer for fabrikanter for 2020 og efterfølgende år i forordning (EU) 2019/631, som senere blev ændret ved forordning (EU) 2023/851 ([498]). Denne forordning er et centralt element i den europæiske klimabeskyttelsespolitik. Forordningen fastsætter EU-flådedækkende mål om, at fra 2021 og fremefter må de gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler, der registreres i Unionen, ikke være højere end 95 g CO_2/km. Målene vil blive strammet fra 2025: For nye flåder af personbiler, der er registreret i Unionen, vil der derfor være behov for en reduktion på 15 % i CO_2-emissionerne fra 2025 og en reduktion på 55 % fra 2030. For 2035 vil et CO_2-reduktionsmål på 100 % gælde for flåder af personbiler og lette erhvervskøretøjer. Hvis det respektive flådedækkende mål ikke opfyldes, pålægger Kommissionen en afgift for emissionsoverskridelser på 95 EUR for hvert gram CO_2, der overskrides med, pr. nyregistreret køretøj.

(1224) Disse mål kan navnlig nås gennem en stigende andel af elkøretøjer i flåden. Den målrettede reduktion af CO_2 i Unionen udgør imidlertid en stor udfordring for hele transportsektoren, fordi elektrificeringen rækker langt ud over den blotte omdannelse fra termiske til elektriske drivlinjer og dækker hele elkøretøjernes værdikæde. Det er en kompleks omstilling, der omfatter hele bilindustriens kæde fra minedrift og kemikalier til fremstilling af elektriske drivlinjer og batteripakker, energi samt indsamling og genanvendelse af batteriaffald. Det følger heraf, at bilindustrien gennemgår en grundlæggende omstillingsproces.

(1225) Desuden har elektriske batterier en strategisk betydning for udviklingen af BEV'er. Placeringen af produktionen af elektriske batterier er meget vigtig for BEV-producenterne. Mens elcellerne kan transporteres og sendes relativt let, bliver det betydeligt vanskeligere og dyrere, når de er monteret i moduler og derefter i batterienheder. BEV-producenterne drager således fordel af at være placeret i nærheden af batterileverandørerne i denne fase af processen eller endog at udføre den internt. Nærhed og tæt kontakt med batterileverandører er også vigtig i betragtning af, at batterier ikke er standardprodukter, men snarere er fremstillet i overensstemmelse med køretøjsproducenternes specifikationer. For eksempel vil størrelsen og funktionaliteten af et BEV diktere den nødvendige batteritype, hvilket igen påvirker sammensætningen af råmaterialer ved processens start (det igen skaber potentielle effektivitetsgevinster for vertikalt integrerede markedsaktører). Mens EU-BEV-producenterne i den betragtede periode var afhængige af importen af batterier, hovedsagelig fra Kina, forpligtede bilproducenterne sig til at investere kraftigt i deres egen batteriproduktionskapacitet, de fleste gennem partnerskaber med specialiserede aktører. Disse investeringer beløber sig til flere milliarder euro, som vil blive foretaget senest i 2030 ([499]).

(1226) I forbindelse med overgangen til elektrificering er det meget risikabelt for EU's bilproducenter at miste rentabilitet og markedsandele til subsidieret import fra Kina, fordi det vil betyde, at de ikke vil være i stand til at foretage de nødvendige investeringer i nye batteriteknologier, der vil øge rækkevidden, reducere opladningstiden, reducere omkostningerne og forbedre sikkerheden og dermed opnå en vellykket overgang. På den anden side var de kinesiske virksomheder i stand til at opnå stordriftsfordele på grund af de store subsidiebeløb, der blev ydet af GOC, og eksporterer BEV'er til urimelige priser til Unionen og overtager markedsandele fra EU-erhvervsgrenen, som står over for betydelige tab og den deraf følgende manglende evne til at foretage de nødvendige investeringer. Hvis EU-erhvervsgrenen lider uigenkaldelig skade som følge af subsidieret kinesisk import, vil målet om elektrificering derfor ikke blive opfyldt, og Den Europæiske Unions klimamål kan blive bragt i fare.

(1227) Indførelsen af udligningsforanstaltningerne vil gøre det muligt for EU-erhvervsgrenen at konkurrere på markedet på rimelige vilkår og fremstille og sælge tilstrækkeligt mange BEV'er på EU-markedet til, at den kan blive rentabel i fremtiden. Som forklaret i betragtning 1078 er EU-erhvervsgrenen for BEV'er kapitalintensiv, og den har derfor brug for tid til at opnå stordriftsfordele for at dække sine faste omkostninger og være rentabel. Følgelig vil indførelsen af foranstaltningerne beskytte EU-erhvervsgrenen mod et intensivt og urimeligt pristryk, som ellers ville blive udøvet af importen fra Kina.

([498]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/851 af 19. april 2023 om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner (EUT L 110 af 25.4.2023, s. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Hvis der ikke indføres udligningsforanstaltninger, vil de investeringer, som EU-erhvervsgrenen for BEV'er har forpligtet sig til med henblik på omstillingen til elektrificering og beskæftigelsen i bilsektoren, jf. betragtning 1221, være i fare på grund af den illoyale handel. EU-erhvervsgrenen ville ikke være i stand til at følge EU-markedets overgang fra produktionen af køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er på grund af de subsidierede kinesiske importpriser, der underbyder priserne hos EU-producenterne af BEV'er. Desuden risikerer Unionen at miste en af sine vigtigste fremstillingssektorer, og Unionen som region kunne sakke bagud med hensyn til teknologi og innovation i forhold til Kina og USA og risikere ikke at nå sine klimamål.

(1229) VDA bemærkede, at de kinesiske virksomheders forretningsaktiviteter i og uden for Kina bidrager til at opnå stordriftsfordele og bidrager til rentabilitet på områder som fremstilling, logistik og F&U på verdensplan. Ifølge VDA støtter disse virkninger i den eksisterende globale verdensorden og forretningsmodel også udviklingen af den europæiske bilindustri.

(1230) Virksomhed 24 hævdede, at selv om der tidligere var bekymring over de japanske og koreanske bilfabrikanters indtræden og stigende markedsandele i Unionen fra 1980'erne og fremefter, førte indførelsen af japanske og koreanske varer EU-producenterne til at bestræbe sig på tilpasning, innovation og effektivitet. Desuden etablerede de japanske og koreanske producenter produktion i Unionen, blev en del af EU-erhvervsgrenen og bidrog dermed direkte til dens udvikling og fremskridt. Virksomhed 24 fremførte endvidere, at det samme kan forventes af de kinesiske BEV-producenter.

(1231) Kommissionen var uenig i denne påstand, da der er grundlæggende forskelle mellem fremkomsten af de koreanske og japanske bilproducenter i de seneste år og de nuværende kinesiske OEM'er. De koreanske og japanske OEM'er konkurrerede navnlig med køretøjer med forbrændingsmotor mod Unionens OEM'er, som havde mangeårige erfaringer og forsyningskæder. I modsætning hertil er Kinas dominans inden for produktionen af elektriske batterier en afgørende faktor i konkurrencen mellem kinesiske producenter og EU-BEV-producenter. EU-producenterne er i øjeblikket i færd med at opbygge deres batteriklynger til EU-markedet med betydelige investeringer og omkostninger og befinder sig derfor i en meget anderledes position sammenlignet med tiden med øget import af køretøjer fra Japan og Korea. Desuden har de koreanske og japanske producenter tidligere skullet gå hovedsagelig via forhandlervirksomhed for at få adgang til EU-markedet, hvilket medførte store omkostninger og tog tid at opbygge. På nuværende tidspunkt er det imidlertid lettere for de kinesiske eksporterende producenter at komme i kontakt med forbrugeren direkte uden nogen mellemhandler via onlinebilkøb og direkte salgsmodeller, som vinder frem. Endelig måtte EU-producenterne tidligere kun konkurrere med et lille antal koreanske og japanske producenter, mens der i undersøgelsesperioden, jf. betragtning 1125, var mere end 14 kinesiske BEV-producenter til stede på EU-markedet. Påstanden blev derfor afvist.

(1232) GOC hævdede, at det ikke var i Unionens interesse at indføre udligningsforanstaltninger, da EU-erhvervsgrenen for BEV'er ikke havde tilstrækkelig kapacitet til at fremstille BEV'er til at dække hele efterspørgslen efter BEV'er i Unionen.

(1233) Undersøgelsen viste, at EU-erhvervsgrenen har tilstrækkelig kapacitet til at fremstille BEV'er og dække EU-efterspørgslen, jf. betragtning 1060. Påstanden blev derfor afvist.

(1234) Kommissionen fandt, at overgangen fra produktion af køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er ville blive bragt i fare af den eksponentielle stigning i den subsidierede import og dermed forårsage en trussel om væsentlig skade for EU-erhvervsgrenen. EU-erhvervsgrenens eksponering for en massiv stigning i den kinesiske import til urimeligt lave priser, der underbyder EU-erhvervsgrenens salgspriser, og dens hurtigt stigende markedsandele vil have en betydelig negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation med hensyn til tab af salgsmængde og markedsandel samt hurtigt faldende rentabilitet, hvilket vil føre til betydelige tab og dermed også tab af investeringer. Dette vil uundgåeligt føre til lukning af produktionsanlæg i Unionen og et massivt tab af arbejdspladser. Kommissionen konkluderede derfor foreløbig, at det ville være i EU-erhvervsgrenens interesse, at der indføres foranstaltninger.

7.2. **Ikke forretningsmæssigt forbundne importørers interesser**

(1235) Som anført i betragtning 47 samarbejdede ingen ikke forretningsmæssigt forbundne importører i undersøgelsen. Kommissionen konkluderede derfor foreløbig, at i betragtning af de ikke forretningsmæssigt forbundne importørers manglende samarbejdsvilje ville indførelsen af udligningsforanstaltninger ikke have en uforholdsmæssig indvirkning på de ikke forretningsmæssigt forbundne importører.

7.3. **Brugernes interesser**

(1236) Den undersøgte vare anvendes af flere typer brugere, navnlig billeasingvirksomheder, biludlejningsvirksomheder, bildelefirmaer, taxavirksomheder og slutbrugere.

(1237) Syv brugere, der tilhører to grupper af virksomheder, gav sig til kende og besvarede brugerspørgeskemaet, nemlig virksomhed 32 og seks virksomheder, der tilhører Leasys Group. Disse virksomheder brugte den undersøgte vare til at lease den til deres kunder.

(1238) Virksomhed 32 indsendte en ufuldstændig spørgeskemabesvarelse. Kommissionen fremsendte en mangelskrivelse med anmodning om yderligere oplysninger. Virksomheden besvarede ikke mangelskrivelsen og hævdede, at den var for byrdefuld. Kommissionen efterprøvede derfor ikke virksomhed 32's spørgeskemabesvarelse. I den udfyldte del af spørgeskemabesvarelsen anførte virksomhed 32 imidlertid, at hvis det bevises, at kinesiske subsidier forårsagede kunstigt lave priser på BEV'er i Unionen, kunne dette være skadeligt for hele den europæiske forsyningskæde. Den fandt, at hvis illoyal priskonkurrence via statsstøtte til kinesiske køretøjer skadede Unionens BEV-leverandørers levedygtighed, ville de gensidige foranstaltninger til beskyttelse af den europæiske produktion være retfærdige og nødvendige for at sikre forsyningssikkerheden.

(1239) Virksomhederne i Leasys Group indsendte fuldstændige spørgeskemabesvarelser, og Kommissionen efterprøvede to af dem, jf. betragtning 80, som også købte BEV'er fra Kina.

(1240) Kommissionen konstaterede, at de samarbejdsvillige brugere tilsammen købte mindre end 0,1 % af den samlede import fra Kina samt af importen fra andre lande og 1 % af EU-erhvervsgrenens samlede salg (baseret på registrering). I undersøgelsesperioden købte de mindre end 5 % af den undersøgte vare fra Kina, mere end 95 % fra EU-producenter og resten fra andre lande.

(1241) De to verificerede brugeres omsætning og omkostninger, der stammede fra BEV'er med oprindelse i Kina, tegnede sig for mindre end 2 % af deres samlede omsætning og samlede omkostninger i undersøgelsesperioden. De kontrollerede brugeres rentabilitetsmargener i undersøgelsesperioden varierede mellem etcifrede til lave tocifrede tal.

(1242) Kommissionen fandt, at indførelsen af udligningsforanstaltninger ville have en vis indvirkning på visse omkostningselementer relateret til BEV'er med oprindelse i Kina, navnlig afskrivninger, renteudgifter og forsikring. I betragtning af disse omkostningsposters begrænsede andel af de kontrollerede brugeres samlede omkostninger (mindre end 2 %) og den meget lille andel af BEV'er fra Kina i deres samlede flåder blev virkningen af udligningstolden på deres samlede omkostninger imidlertid anset for at være ubetydelig. Den analyse, som Kommissionen foretog på grundlag af oplysninger fra de to kontrollerede brugere for undersøgelsesperioden, viste, at eventuelle omkostningsstigninger som følge af indførelsen af udligningsforanstaltninger kun ville føre til et marginalt fald i deres fortjenstmargener, og at begge virksomheder fortsat ville være rentable. Denne lille indvirkning på rentabiliteten ville blive yderligere afbødet af brugernes mulighed for i det mindste at vælte en del af omkostningsstigningen over på kunderne eller skifte til alternative forsyningskilder. De to kontrollerede brugere mente også, at indførelsen af udligningsforanstaltninger ikke ville have en væsentlig indvirkning på deres finansielle resultater.

(1243) På grundlag af oplysningerne i sagsakterne og under hensyntagen til de interesserede parters synspunkter konkluderede Kommissionen derfor foreløbig, at brugerne ikke ville blive uforholdsmæssigt påvirket af indførelsen af foranstaltningerne.

7.4. **Leverandørernes interesser**

(1244) VDA og CLEPA bemærkede, at det kinesiske marked, som er det største bilmarked på verdensplan, var afgørende for, at billeverandører og -producenter kunne konkurrere og styrke den innovative kapacitet. De hævdede, at ethvert skridt, der kunne føre til mindre markedsadgang for Unionens billeverandører og -producenter i Kina, på lang sigt kunne skade de respektive industriers innovative kapacitet og konkurrenceevne.

(1245) Som forklaret i betragtning 1253 er formålet med undersøgelsen at genskabe lige konkurrencevilkår på EU-markedet. Undersøgelsen omfatter ikke EU-virksomhedernes adgang til det kinesiske marked og kan ikke i sig selv føre til en mindre favorabel markedsadgang for EU-leverandører og -producenter i Kina. Påstanden blev derfor afvist. Hvis VDA og CLEPA i denne påstand henviste til muligheden for, at Kina ville iværksætte gengældelsesforanstaltninger i form af reduceret adgang til sit marked for EU-virksomheder, behandles dette under alle omstændigheder i afsnit 7.6. nedenfor.

(1246) EUROFER støttede undersøgelsen. Den påpegede, at bilindustrien var en stor stålforbrugende sektor, og at det derfor også var afgørende for Unionens stålsektor, at Unionens BEV-producenter fremover var sunde virksomheder. EUROFER hævdede, at den skadevoldende import af subsidierede BEV'er fra Kina ville have en negativ indvirkning på Unionens stålindustri. Ifølge EUROFER var der en strategisk interesse i at opretholde en sund bilindustri i Unionen for at bevare Unionens stålsektor og millioner af dertil knyttede job. EUROFER krævede, at Kommissionen burde træffe hurtige foranstaltninger for at bevare den fortsat sunde tilstand hos Unionens bilindustri og forhindre, at truslen om skade bliver til virkelighed.

(1247) Virksomhed 29 gav også udtryk for sin støtte til undersøgelsen og hævdede, at udligningsforanstaltninger ville bidrage til at genskabe lige konkurrencevilkår og fair konkurrence mellem bilproducenterne og andre interesserede parter. Den hævdede, at som følge af den subsidierede import fra Kina forventedes markedsandelen for EU-erhvervsgrenen for BEV'er at falde, hvilket ville have en negativ indvirkning på salget og fortjenesten hos virksomheder, der fremstiller inputkomponenter, og deres evne til at investere i Unionen.

(1248) Virksomhed 31 gav også udtryk for sin støtte til undersøgelsen og håbede, at den ville føre til lige konkurrencevilkår for bilindustrien i Unionen. Ifølge virksomhed 31 vil Unionens indsats for grøn omstilling og de dermed forbundne investeringer og innovation, der foretages af bilindustrien, blive undermineret, og EU-virksomhederne vil blive uretfærdig dårligt stillet.

(1249) På grundlag af ovenstående konkluderede Kommissionen foreløbig, at indførelsen af udligningsforanstaltninger var i EU-leverandørernes interesse.

7.5. **Indvirkning på forbrugerne og virkninger på klimamålene**

(1250) VDA fremførte, at for at nå EU's mål om CO_2-fri mobilitet senest i 2035, skal der være en tilstrækkelig forsyning af elkøretøjer på EU-markedet. Efter VDA's opfattelse kan stigningen i priserne på BEV'er fra Kina gøre det vanskeligere at nå dette mål. VDA og GOC hævdede, at Kommissionen burde tage Kinas relevans for omstillingen af hele den europæiske industri og navnlig bilindustrien i retning af kulstofneutralitet i betragtning. Virksomhed 24 hævdede, at EU-erhvervsgrenens produktionskapacitet, som i vid udstrækning var begrænset på grund af flaskehalse i den indenlandske og udenlandske batteriforsyning, var utilstrækkelig til at gøre det muligt for Unionen at opfylde sine klimamål for vejtransportsektoren, og at Unionen derfor er afhængig af import af BEV'er for at nå sine mål, hvor Kina fortsat vil være en vigtig partner for Unionen i denne henseende. Desuden hævdede virksomhed 24, at en udligningstold ville true forsyningen af BEV'er til rimelige priser for lav- og mellemindkomstforbrugere i Unionen på EU-markedet og i sidste ende bringe EU's indsats for at tackle den eksistentielle trussel, som klimaændringerne udgør, i fare.

(1251) Den nuværende undersøgelse har til formål at sikre, at Unionen og de kinesiske BEV-producenter konkurrerer på lige vilkår og gør det muligt at forhindre den skade, som den subsidierede import truer med at forvolde EU-producenterne. Udligningstolden vil derfor kun kompensere for den fordrejende subsidiering, men handelen vil dog fortsætte. Den potentielle prisstigning for forbrugerne i Unionen skal ses i forhold til den katastrofale virkning af lavprisimporten på EU-erhvervsgrenen, som ellers ville kunne skabe millioner af arbejdspladser i Unionen, når markedet er overgået helt fra køretøjer med forbrændingsmotor til BEV'er. Hvis EU's bilindustri

forsvinder, ville have en enorm negativ indvirkning på EU-markedet med afsmittende virkninger på leverandørindustrien med et potentielt tab af millioner af arbejdspladser i Unionen. Undersøgelsen viste, at i betragtning af den begrænsede prisstigning, dvs. blot en afspejling af den urimelige subsidiering, der blev konstateret i forbindelse med denne undersøgelse, ville det ikke i sig selv øge priserne for forbrugerne på en uforholdsmæssig måde, selv om den fuldt ud blev væltet over på slutkunden. Det forventes imidlertid, at i det mindste en del af prisstigningen vil blive absorberet af importørerne. Kommissionen bemærkede endvidere, at bilaterale bestræbelser på at bekæmpe klimaændringer ikke kan baseres på unfair konkurrence fra subsidierede BEV'er til lave priser, men bør baseres på lige vilkår, hvor fair konkurrence og innovation fremmer den grønne omstilling. EU-erhvervsgrenen for BEV'er er uundværlig i relation til EU's ambition om at reducere nettodrivhusgasemissionerne, hvorfor Unionens forsyningskæde for nulemissionskøretøjer skal sikres, for at alle nye biler, der registreres i Europa, er nulemissionskøretøjer senest i 2035.

(1252) CCCME fremlagde en økonomisk analyse foretaget af to professorer fra Katholieke Universiteit Leuven og Centre of Economic Policy Research (CEPR). I rapporten konkluderedes det, at BEV-importen fra Kina er uundværlig for EU-BEV-markedet, EU-BEV-producenterne og -forbrugerne i Unionen og Unionen som helhed, fordi denne import er nødvendig for at opretholde konkurrence og innovation i Unionen og fremskynde tilgængeligheden af billige BEV'er for gennemsnitsforbrugerne og for at sikre, at Unionens klimamål opfyldes.

(1253) Uanset den autoritative og objektive værdi af denne rapport bemærkede Kommissionen, at formålet med udligningstolden ikke er at bringe importen af BEV'er fra Kina til ophør, men at genoprette de lige konkurrencevilkår på EU-markedet, der er fordrejet af den subsidierede import fra Kina til lave priser. Konkurrencen på EU-markedet skal være fair. Bestræbelserne på at bekæmpe klimaændringer kan ikke baseres på unfair konkurrence fra subsidierede BEV'er til lave priser, men bør baseres på lige vilkår, hvor fair konkurrence og innovation fremmer den grønne omstilling.

(1254) Alt i alt konkluderes det derfor foreløbig, at klimamålene ikke bringes i fare ved indførelsen af udligningsforanstaltninger, men at foranstaltningerne derimod vil bidrage til at nå disse mål.

7.6. **Risiko for gengældelse**

(1255) CLEPA, VDA og virksomhed 24 hævdede, at indførelsen af udligningstold kunne føre til gengældelse fra Kinas side. CLEPA og VDA fremførte, at Kommissionen bør overveje risikoen for gengældelse og den indvirkning, som en potentiel gengældelse fra Kinas side kan have på den nuværende handel med og investeringerne i Kina.

(1256) Den nuværende antisubsidieundersøgelse er en faktabaseret undersøgelse i fuld overensstemmelse med de gældende WTO-og EU-regler. Den er baseret på beviser for eksistensen af en lang række udligningsberettigede kinesiske subsidier samt en trussel om skade for EU-erhvervsgrenen som følge af en massiv stigning i den kinesiske overkapacitet og den hastigt voksende subsidierede import til lave priser af BEV'er til Unionen som forklaret i denne forordning. Undersøgelsen har ikke til formål og kan ikke kompensere for nogen konkurrencefordel, som den kinesiske industri ville få. Den har snarere til formål at sikre, at Unionen og de kinesiske eksporterende producenter konkurrerer på lige vilkår på EU-markedet.

(1257) Kina og de kinesiske eksporterende producenter har haft omfattende ret til forsvar samt til at deltage i undersøgelsen og til en upartisk domstolsprøvelse af den endelige afgørelse, uden at det var nødvendigt at ty til gengældelse.

(1258) Kommissionen konkluderede derfor foreløbig, at den påståede risiko for gengældelse ikke udgør et element, der taler imod indførelsen af udligningsforanstaltninger.

7.7. **Indbyrdes afhængighed**

(1259) GOC hævdede, at eftersom Unionen og de kinesiske BEV-forsyningskæder er indbyrdes afhængige og dybt integrerede i hele værdikæden, ville alle foranstaltninger underminere deres stabilitet og kontinuitet samt væksten i EU-erhvervsgrenen for BEV'er, Kina og hele verden.

(1260) Som forklaret i betragtning 1253 er formålet med undersøgelsen at genskabe lige konkurrencevilkår på EU-markedet. GOC forklarede ikke yderligere, i hvilket omfang udligningsforanstaltninger ville have en indvirkning på forsyningskæderne, og hvordan sådanne foranstaltninger kunne underminere stabiliteten og kontinuiteten. Påstanden blev derfor afvist.

7.8. **Offentlige incitamenter i Unionen**

(1261) GOC fremførte, at Unionen selv yder subsidier til EU-producenterne, og fremlagde nogle eksempler på sådanne subsidier. GOC antydede derfor, at eventuelle subsidier til de kinesiske producenter af BEV'er ikke burde udlignes.

(1262) Kommissionen bemærkede, at GOC ikke dokumenterede, hvorfor det forhold, at Unionen angiveligt yder subsidier til EU-producenter, ville have en indvirkning på den nuværende undersøgelse. I overensstemmelse med antisubsidiegrundforordningen bør der faktisk indføres udligningstold, hvis subsidieret import fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union, forvolder væsentlig skade, eller i denne undersøgelse truer med at forvolde væsentlig skade for EU-producenterne. I denne forbindelse er det irrelevant, om EU-producenterne modtager finansiel støtte fra medlemsstaterne eller EU-myndighederne til fremstilling eller salg af den vare, der under ingen omstændigheder er omfattet af denne undersøgelse. Undersøgelsen fokuserer på truslen om skade forårsaget af subsidieret kinesisk import til Unionen. Desuden dokumenterede GOC ikke, hvorfor sådanne subsidier ville kunne anfægtes eller ville have negative virkninger for Kinas interesser, hvilket under ingen omstændigheder er genstand for denne undersøgelse. Desuden påvirker det forhold, at Unionen selv har ydet subsidier til EU-erhvervsgrenen for BEV'er, ikke Kommissionens foreløbige konklusioner om, at GOC har ydet subsidier til de eksporterende producenter af BEV'er, som er udligningsberettigede i henhold til WTO's SCM-aftale og grundforordningen og udgør en trussel om skade for EU-erhvervsgrenen. I modsætning til GOC's påstand skaber de udligningsberettigede kinesiske subsidier illoyal konkurrence på EU-markedet, som kun vil hæmme udviklingen af EU-erhvervsgrenen for BEV'er. Påstanden blev derfor afvist.

7.9. **Subsidiers handelsfordrejende virkninger**

(1263) I henhold til grundforordningens artikel 31, stk. 1, blev der taget særligt hensyn til behovet for at bringe den fordrejning af handelen, som skyldes skadevoldende subsidiering, til ophør og at genskabe en situation med effektiv konkurrence.

(1264) Undersøgelsen har vist, at de kinesiske eksporterende producenter sælger betydelige mængder af subsidierede BEV'er til kunstigt lave priser til EU-markedet. Hvis denne situation fortsætter, vil de kinesiske eksporterende producenter bevare deres unfair konkurrencefordel, hvilket svækker EU-erhvervsgrenens allerede sårbare situation yderligere.

(1265) Som følge heraf konkluderede Kommissionen foreløbig, at den subsidierede kinesiske import med tiden ville øge dens handelsfordrejende virkninger og fortsat forhindre EU-erhvervsgrenen i at have lige konkurrencevilkår.

7.10. **Andre klager**

(1266) Virksomhed 24 hævdede, at indførelsen af udligningsforanstaltninger ikke var i Unionens interesse, da i) anvendelsen af en handelsbeskyttelsesforanstaltning ikke var en hensigtsmæssig reaktion på et systemisk forsyningsproblem, som EU-erhvervsgrenen stod over for på grund af utilstrækkelig batteriproduktionskapacitet i Unionen, begrænset tilgængelighed af halvledere og manglende adgang til råmaterialer, faktorer, der begrænser EU-erhvervsgrenens udvikling, og som ikke er forbundet med importen fra Kina, ii) Unionens interesse i denne forbindelse kræver, at der føres en global industripolitik baseret på at sikre markedsadgang, som er afgørende for at støtte udviklingen af EU-erhvervsgrenen, mens indførelsen af udligningsforanstaltninger kun vil bidrage til at begrænse denne udvikling, iii) de kinesiske producenter vil i sidste ende flytte deres produktion af BEV'er til EU-markedet i Unionen, og iv) indførelsen af udligningstold risikerer at udløse en kædereaktion, der i sidste ende vil skade EU-erhvervsgrenen, da tredjelandes regeringer vil reagere på øgede (omdirigerede) strømme af BEV'er ved at indføre deres egne handelsbegrænsende foranstaltninger rettet mod BEV'er, hvilket ikke nødvendigvis vil skelne mellem importen af BEV'er i Unionen og Kina.

(1267) Der mindes om, at formålet med den nuværende undersøgelse kun er at genskabe lige konkurrencevilkår på EU-markedet. Udligningsforanstaltninger er berettigede, hvis betingelserne for indførelse af de udligningsforanstaltninger, der er fastsat i grundforordningen, er opfyldt. Indførelsen af udligningsforanstaltninger udelukker ikke, at Unionen kan tage andre politiske initiativer for at løse forskellige problemer, som EU-erhvervsgrenen står over for. Denne påstand indebærer således ikke som sådan, at udligningsforanstaltninger vedrørende BEV'er ikke er i Unionens interesse. Med hensyn til adgangen til EU-markedet har denne undersøgelse ikke til formål at bringe importen af BEV'er fra Kina til ophør. Spørgsmålet om, hvorvidt de kinesiske eksporterende producenter vil begynde at fremstille BEV'er i Unionen, er desuden ikke relevant for den nuværende undersøgelse, som kun ser på den skade eller trussel om skade for EU-erhvervsgrenen for BEV'er i Unionen, der er forårsaget af subsidieret import fra Kina. Desuden er påstanden om en eventuel indledning af en handelsbeskyttelsesundersøgelse, der fører til handelsrestriktive foranstaltninger over for importen af kinesiske BEV'er fra andre tredjelande, rent spekulativ. Endelig fremhævede Kommissionen, at sådanne eventuelle undersøgelser skal indledes på grundlag af deres egne resultater og umiddelbare beviser, der er nødvendige for at indlede sådanne undersøgelser. Virksomhed 24's påstand om, at sådanne undersøgelser ikke skelner mellem import fra Kina og fra Unionen, er derfor ubegrundet. Disse påstande blev derfor afvist.

7.11. Konklusion vedrørende Unionens interesser

(1268) På grundlag af ovenstående konkluderede Kommissionen foreløbig, at der ikke var tvingende årsager til, at det ikke var i Unionens interesse at indføre udligningsforanstaltninger svarende til det samlede udligningsberettigede subsidiebeløb for importen af BEV'er med oprindelse i Kina.

8. REGISTRERING

(1269) Som nævnt i betragtning 8 gjorde Kommissionen på eget initiativ importen af BEV'er til genstand for registrering ved forordningen om registrering. Det skete med henblik på den mulige anvendelse med tilbagevirkende kraft af udligningsforanstaltningerne i henhold til grundforordningens artikel 16, stk. 4. Registreringen af importen bør ophøre. Der kan ikke træffes afgørelse om en eventuel anvendelse af udligningsforanstaltningerne med tilbagevirkende kraft på nuværende tidspunkt.

8.1. Bemærkninger til registrering

(1270) Efter offentliggørelsen af forordningen om registrering blev der modtaget bemærkninger til registreringen fra virksomhed 22, virksomhed 24, CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited ("Asia Euro Taizhou") og Tesla. Kommissionen finder det på nuværende tidspunkt ikke nødvendigt at behandle disse bemærkninger. I henhold til grundforordningens artikel 14, stk. 5, er registrering et middel, som Kommissionen kan anvende til at pålægge toldmyndighederne at tage de nødvendige skridt til at registrere importen, således at der senere kan anvendes foranstaltninger over for denne import fra datoen for en sådan registrering. Artikel 14, stk. 5, giver også Kommissionen skønsbeføjelser med hensyn til, hvornår en sådan registrering bør finde sted, hvilket giver mulighed for registrering på Kommissionens eget initiativ. Kommissionen udøvede et sådant skøn i forordningen om registrering.

9. MIDLERTIDIGE UDLIGNINGSFORANSTALTNINGER

(1271) På grundlag af Kommissionens konklusioner om subsidiering, skade, årsagssammenhæng og Unionens interesser og i overensstemmelse med grundforordningens artikel 15, stk. 1, bør der indføres en midlertidig udligningstold på importen af BEV'er med oprindelse i Kina.

9.1. Midlertidige foranstaltninger

(1272) Der bør indføres midlertidige udligningsforanstaltninger over for importen af BEV'er med oprindelse i Kina i overensstemmelse med bestemmelserne i grundforordningens artikel 12, stk. 1, hvori det hedder, at den midlertidige told skal svare til det samlede midlertidigt fastsatte udligningsberettigede subsidiebeløb.

(1273) På grundlag af ovenstående bør de midlertidige udligningstoldsatser, udtrykt i procent af cif-prisen, Unionens grænse, ufortoldet, være som følger:

Virksomhed	Midlertidig udligningstold
BYD Group: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Geely Group: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Andre samarbejdsvillige virksomheder (bilag)	20,8 %
Alle andre virksomheder	37,6 %

(1274) De individuelle udligningstoldsatser for de virksomheder, der er nævnt i denne forordning, blev fastsat ud fra konklusionerne i nærværende undersøgelse. De afspejlede derfor den situation, der blev konstateret for disse virksomheder i forbindelse med undersøgelsen. Disse toldsatser finder udelukkende anvendelse på importen af den pågældende vare med oprindelse i det pågældende land, fremstillet af de nævnte retlige enheder. Importen af den pågældende vare fremstillet af andre virksomheder, som ikke er udtrykkeligt nævnt i denne forordnings dispositive del, herunder enheder, der er forretningsmæssigt forbundet med de udtrykkeligt nævnte enheder, bør være omfattet af toldsatsen for "alle andre virksomheder". De bør ikke være omfattet af nogen af de individuelle udligningstoldsatser.

10. **OPLYSNINGER I DEN MIDLERTIDIGE FASE**

(1275) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 29a underrettede Kommissionen de interesserede parter om den påtænkte indførelse af midlertidig told. Disse oplysninger blev også offentliggjort på Generaldirektoratet for Handels websted. Interesserede parter fik tre arbejdsdage til at fremsætte bemærkninger til nøjagtigheden af de beregninger, der var blevet fremlagt specifikt for dem.

(1276) De tre stikprøveudtagne eksporterende producentgrupper fremsatte bemærkninger til nøjagtigheden af beregningen af subsidiemargenerne. Hvor det var berettiget, korrigerede Kommissionen beregningen og de relevante subsidiemargener.

(1277) Desuden fremsatte den eksporterende producent Great Wall Motor bemærkninger til medtagelsen af virksomhedens navn og navnene på de forretningsmæssigt forbundne parter på listen i bilaget over samarbejdsvillige parter, der ikke indgik i stikprøven. Fejlen er blevet rettet.

(1278) Flere parter, der er forretningsmæssigt forbundet med grupperne i stikprøven, eller producenter, hvis navn er nævnt i bilaget med en liste over samarbejdsvillige virksomheder, der ikke indgik i stikprøven, anmodede også Kommissionen om at få opført deres navne i bilaget med den begrundelse, at de var forretningsmæssigt forbundet med disse virksomheder, og at de havde påbegyndt produktion og eller eksport af BEV til Unionen. Da disse forretningsmæssigt forbundne virksomheder hverken producerede eller eksporterede den undersøgte vare i løbet af undersøgelsesperioden, blev anmodningerne afvist.

(1279) Alle andre bemærkninger, der modtages efter forhåndsfremlæggelsen af oplysninger, vil blive behandlet i den endelige fase.

11. **AFSLUTTENDE BESTEMMELSER**

(1280) I overensstemmelse med god forvaltningspraksis vil Kommissionen opfordre de interesserede parter til at fremsætte skriftlige bemærkninger og/eller til at anmode om en høring med Kommissionen i handelsprocedurer inden for en fastsat tidsfrist.

(1281) Konklusionerne om indførelsen af en midlertidig told er foreløbige og kan ændres i undersøgelsens endelige fase —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Der indføres en midlertidig udligningstold på importen af nye batteridrevne elkøretøjer, der hovedsagelig er konstrueret til transport af højst ni personer, inklusive føreren, eksklusive køretøjer i klasse L6 og L7 i henhold til forordning (EU) nr. 168/2013 ([500]), og motorcykler, og som udelukkende drives af en eller flere elmotorer (uanset antallet af hjul, der er i bevægelse), inklusive køretøjer med en forbrændingsmotor, der forlænger rækkevidden (en hjælpemotor), i øjeblikket henhørende under KN-kode 8703 80 10 (Taric-kode 8703 80 10 10) og med oprindelse i Folkerepublikken Kina.

2. De midlertidige udligningstoldsatser fastsættes til følgende af nettoprisen, frit Unionens grænse, ufortoldet, for den i stk. 1 omhandlede vare fremstillet af følgende virksomheder:

Virksomhed	Midlertidig udligningstold	Taric-tillægskode
BYD Group: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

Virksomhed	Midlertidig udligningstold	Taric-tillægskode
— 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		
Geely Group: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %	89BM
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Andre samarbejdsvillige virksomheder (bilag)	20,8 %	
Alle andre virksomheder	37,6 %	8999

3. Anvendelsen af de individuelle toldsatser, der er anført for virksomhederne i stk. 2, er betinget af, at der fremlægges en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder; handelsfakturaen skal indeholde en erklæring, der er dateret og underskrevet af én af de ansatte i den enhed, der har udstedt handelsfakturaen, med angivelse af den pågældendes navn og funktion og med følgende ordlyd: *"Undertegnede bekræfter, at den (mængde) af nye batteridrevne elkøretøjer, der er solgt til eksport til Den Europæiske Union, og som er omfattet af denne faktura, er fremstillet af (virksomhedens navn og adresse) (Taric-tillægskode) i Folkerepublikken Kina. Jeg erklærer, at oplysningerne i denne faktura er fuldstændige og korrekte."* Hvis der ikke fremlægges en sådan faktura, anvendes toldsatsen for "alle andre virksomheder".

4. Den i stk. 1 omhandlede vares overgang til fri omsætning i Unionen er betinget af, at der stilles sikkerhed svarende til den midlertidige told.

5. Gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

Artikel 2

1. Interesserede parter skal indgive deres skriftlige bemærkninger vedrørende denne forordning til Kommissionen senest 15 kalenderdage efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

2. Interesserede parter, som ønsker at anmode om en høring med Kommissionen, skal anmode herom senest fem kalenderdage efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

3. Interesserede parter, som ønsker at anmode om en høring med høringskonsulenten i handelsprocedurer, opfordres til at anmode herom senest fem kalenderdage fra datoen for denne forordnings ikrafttræden. Høringskonsulenten skal undersøge anmodninger, som indgives efter denne frist, og kan beslutte at imødekomme sådanne anmodninger, hvis det er hensigtsmæssigt.

Artikel 3

1. Toldmyndighederne pålægges hermed at ophøre med den registrering af importen, der blev indført ved artikel 1 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/785.

2. Oplysninger, der er indsamlet om varer, der er importeret til Unionen med henblik på forbrug højst 90 dage før ikrafttrædelsen af denne forordning, opbevares indtil den eventuelle ikrafttrædelse af endelige foranstaltninger eller denne procedures afslutning.

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 1 anvendes i en periode på fire måneder.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. juli 2024.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

Samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter, der ikke indgår i stikprøven:

Samarbejdsvillig eksporterende producent	Forretningsmæssigt forbundne producenter	Taric-tillægskode
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Samarbejdsvillig eksporterende producent	Forretningsmæssigt forbundne producenter	Taric-tillægskode
Elmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd.	Tesla (Shanghai) Co., Ltd.	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	