2024/1866

4.7.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/1866 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Ιουλίου 2024

για την επιβολή προσωρινού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σχεδιασμένων για τη μεταφορά προσώπων, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]), και ιδίως το άρθρο 12,

Έπειτα από διαβούλευση με τα κράτη μέλη,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Έναρξη

(1) Στις 4 Οκτωβρίου 2023 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: Επιτροπή) κίνησε, με δική της πρωτοβουλία, έρευνα κατά των επιδοτήσεων όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή (στο εξής: BEV) τα οποία έχουν σχεδιαστεί για τη μεταφορά προσώπων, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (στο εξής: «οικεία χώρα», «ΛΔΚ» ή «Κίνα»), σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο επιδοτήσεων εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: βασικός κανονισμός). Η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]) (στο εξής: ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας).

(2) Η Επιτροπή κίνησε την έρευνα με την αιτιολογία ότι οι εισαγωγές BEV καταγωγής ΛΔΚ επιδοτούνται και, με τον τρόπο αυτό, προκαλούν ζημία ([3]) στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(3) Μετά από διεξοδική ανάλυση των πρόσφατων εξελίξεων της αγοράς και λαμβάνοντας υπόψη την ευαισθησία του τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων και τη στρατηγική σημασία του για την οικονομία της ΕΕ όσον αφορά την καινοτομία, την προστιθέμενη αξία και την απασχόληση, η Επιτροπή συνέλεξε πληροφορίες για την αγορά από διάφορες ανεξάρτητες πηγές. Οι πληροφορίες αυτές έτειναν να δείχνουν ύπαρξη επιδοτήσεων από τη ΛΔΚ, οι οποίες επηρεάζουν αρνητικά την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV.

(4) Με βάση άμεσα διαθέσιμες πληροφορίες, υπήρχαν επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι εισαγωγές BEV, καταγωγής ΛΔΚ, επωφελούνται από αντισταθμίσιμες επιδοτήσεις που παρέχονται από την κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (στο εξής: κινεζική κυβέρνηση). Οι επιδοτήσεις αυτές επέτρεψαν στις επιδοτούμενες εισαγωγές να αυξήσουν ταχέως το μερίδιό τους στην αγορά της Ένωσης εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(5) Τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία κατέδειξαν το ενδεχόμενο σημαντικά αυξημένων επιδοτούμενων εισαγωγών σε χαμηλές τιμές που θα συνιστούσαν άμεσο κίνδυνο πρόκλησης ζημίας σε έναν ήδη ευάλωτο ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Μια τέτοια απότομη αύξηση εισαγωγών σε χαμηλές τιμές οι οποίες θα αποκτούσαν σημαντικό μερίδιο σε μια ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά, η οποία απαιτεί σημαντικό και σταθερό ρυθμό επενδύσεων, καθώς η αγορά της Ένωσης μεταβαίνει στον πλήρη εξηλεκτρισμό, θα επέφερε στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σοβαρές απώλειες, κατάσταση η οποία θα μπορούσε σύντομα να καταστεί μη βιώσιμη.

([1]) ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 55.

([2]) Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας κατά των επιδοτήσεων όσον αφορά τις εισαγωγές νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σχεδιασμένων για μεταφορά προσώπων, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ C, C/2023/160, 4.10.2023).

([3]) Ο γενικός όρος «ζημία» αναφέρεται στη σημαντική ζημία, καθώς και στον κίνδυνο πρόκλησης σημαντικής ζημίας ή στη σημαντική καθυστέρηση της δημιουργίας κλάδου παραγωγής, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού.

(6) Υπ' αυτές τις ειδικές περιστάσεις, δεδομένου ότι η Επιτροπή διέθετε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που έτειναν προς την ύπαρξη επιδοτήσεων, κινδύνου πρόκλησης ζημίας και αιτιώδους συνάφειας που απαιτούνται για την έναρξη έρευνας κατά των επιδοτήσεων, αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού, να προχωρήσει στην εν λόγω έναρξη χωρίς να έχει λάβει γραπτή καταγγελία από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ή για λογαριασμό του.

(7) Πριν από την έναρξη της έρευνας κατά των επιδοτήσεων, η Επιτροπή γνωστοποίησε στην κινεζική κυβέρνηση ότι είχε αποφασίσει να κινήσει αυτεπάγγελτη διαδικασία σχετικά με τις εισαγωγές νέων BEV από τη ΛΔΚ και κάλεσε την κινεζική κυβέρνηση να συμμετάσχει σε διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού. Η κινεζική κυβέρνηση δέχθηκε την πρόταση για διενέργεια διαβουλεύσεων, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στις 2 Οκτωβρίου 2023. Κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων, ελήφθησαν δεόντως υπόψη οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από την κινεζική κυβέρνηση. Ωστόσο, δεν βρέθηκε αμοιβαία αποδεκτή λύση.

1.2. **Καταγραφή**

(8) Η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία, υπέβαλε τις εισαγωγές των νέων BEV που έχουν σχεδιαστεί για τη μεταφορά προσώπων, καταγωγής Κίνας, σε καταγραφή από τις 7 Μαρτίου 2024 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/785 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2024 (στο εξής: κανονισμός για την καταγραφή) ([4]).

1.3. **Περίοδος έρευνας και εξεταζόμενη περίοδος**

(9) Η έρευνα σχετικά με τις επιδοτήσεις και τη ζημία κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2022 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2023 (στο εξής: «περίοδος έρευνας» ή «ΠΕ»). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως το τέλος της περιόδου έρευνας (στο εξής: εξεταζόμενη περίοδος).

1.4. **Ενδιαφερόμενα μέρη**

(10) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να έρθουν σε επαφή με τις υπηρεσίες της Επιτροπής για να συμμετάσχουν στην έρευνα. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημέρωσε ειδικά τους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς, τους γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς και την κινεζική κυβέρνηση, τους γνωστούς εισαγωγείς, προμηθευτές και χρήστες, καθώς και τις ενώσεις που ήταν γνωστό ότι τις αφορούσε η έναρξη της έρευνας, και τους κάλεσε να συμμετάσχουν.

(11) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 11 του βασικού κανονισμού, οι ενωσιακοί παραγωγοί του ομοειδούς προϊόντος κλήθηκαν να συνεργαστούν με την Επιτροπή.

(12) Ορισμένοι ενωσιακοί παραγωγοί ζήτησαν από την Επιτροπή να παραμείνει η ταυτότητά τους εμπιστευτική (στο εξής: «ανωνυμία» ή «ανώνυμη μεταχείριση») λόγω του κινδύνου να υποστούν σοβαρές αρνητικές συνέπειες με τη μορφή αντιποίνων. Η Επιτροπή εξέτασε χωριστά το βάσιμο κάθε αιτήματος ανωνυμίας. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εταιρείες κατέδειξαν την ύπαρξη βάσιμων λόγων κατά την έννοια του άρθρου 29 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού και ότι υπήρχαν στοιχεία που αποδείκνυαν σημαντική πιθανότητα αντιποίνων σε κάθε επιμέρους περίπτωση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δέχτηκε ότι η ταυτότητα των εν λόγω εταιρειών δεν θα έπρεπε να δημοσιοποιηθεί.

(13) Άλλοι ενωσιακοί παραγωγοί που αναγγέλθηκαν δεν ζήτησαν να διατηρηθεί η ανωνυμία τους. Η Επιτροπή έκρινε ότι θα μπορούσε να υπάρξει κίνδυνος οι ενωσιακοί παραγωγοί που ζήτησαν να διατηρηθεί η ανωνυμία τους και κατέδειξαν βάσιμους λόγους για τον λόγο αυτό να ταυτοποιηθούν διά της επαγωγικής μεθόδου. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η ταυτότητα των ενωσιακών παραγωγών που ζήτησαν ανωνυμία θα τύχει αποτελεσματικά εμπιστευτικής μεταχείρισης, παρασχέθηκε ανωνυμία σε όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς.

(14) Επίσης, ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη εκτός από τους ενωσιακούς παραγωγούς (όπως προμηθευτές και εισαγωγείς) ζήτησαν ανωνυμία, ισχυριζόμενα ότι υπάρχει κίνδυνος σοβαρών αρνητικών συνεπειών με τη μορφή αντιποίνων. Η Επιτροπή ανέλυσε προσεκτικά τις αιτήσεις που έλαβε και έκρινε ότι όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη κατέδειξαν βάσιμους λόγους κατά την έννοια του άρθρου 29 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, χορηγήθηκε ανωνυμία και στα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη.

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/785 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2024, σχετικά με την υπαγωγή σε καταγραφή των εισαγωγών νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή, σχεδιασμένων για μεταφορά προσώπων, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L, 2024/785, 6.3.2024).

(15) Η κινεζική κυβέρνηση ζήτησε από την Επιτροπή να διευκρινίσει τα πραγματικά περιστατικά και τα αποδεικτικά στοιχεία βάσει των οποίων οι ενωσιακοί παραγωγοί ισχυρίζονται ότι υπάρχει κίνδυνος αντιποίνων βάσει του οποίου πραγματοποιήθηκε εμπιστευτική μεταχείριση ορισμένων ενωσιακών παραγωγών. Η κινεζική κυβέρνηση ζήτησε επίσης από την Επιτροπή να καταστήσει διαθέσιμες τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι ενωσιακοί παραγωγοί που ζήτησαν την εμπιστευτική μεταχείριση των ονομάτων τους. Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε επίσης ότι δεν είχε την ευκαιρία να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με τη χορήγηση ανωνυμίας στους ενωσιακούς παραγωγούς και σχετικά με τον υποτιθέμενο βάσιμο λόγο στα αιτήματα τήρησης της εμπιστευτικότητας των ενωσιακών παραγωγών BEV, παρά το γεγονός ότι ο εικαζόμενος κίνδυνος αντιποίνων υποτίθεται ότι αφορούσε την κινεζική κυβέρνηση. Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η παροχή ανωνυμίας σε ενωσιακούς παραγωγούς που δεν το ζήτησαν δεν συνάδει με το δίκαιο του ΠΟΕ, καθώς και ότι συνιστά παράβαση του άρθρου 29 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι η παροχή ανωνυμίας εξαρτάται από την απόδειξη βάσιμου λόγου από τους εν λόγω παραγωγούς. Το Εμπορικό Επιμελητήριο της Κίνας για τις Εισαγωγές και Εξαγωγές Μηχανημάτων και Ηλεκτρονικών Προϊόντων (στο εξής: CCCME) υποστήριξε ότι η εμπιστευτική μεταχείριση που χορηγήθηκε στους ενωσιακούς παραγωγούς δεν είναι συμβατή με το άρθρο 29 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν κατέδειξε βάσιμο λόγο ως προς τούτο.

(16) Η Επιτροπή έκρινε ότι έχει ήδη παράσχει επαρκείς πληροφορίες σχετικά με το θέμα αυτό στο σημείωμα στον φάκελο της 25ης Οκτωβρίου 2023 ([5]), το περιεχόμενο του οποίου αναπαράγεται εκτενώς στην παρούσα αιτιολογική σκέψη. Εξηγήθηκε σ' αυτό ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί υποστήριξαν ότι υπάρχει κίνδυνος σοβαρών αρνητικών συνεπειών με τη μορφή αντιποίνων. Η Επιτροπή έκρινε ότι η γνωστοποίηση περαιτέρω λεπτομερειών σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά και τα αποδεικτικά στοιχεία που αποτελούν τη βάση του ισχυρισμού κάθε ενωσιακού παραγωγού ενέχει κίνδυνο αποκάλυψης της ταυτότητας των συνεργαζόμενων ενωσιακών παραγωγών διά της επαγωγικής μεθόδου, λόγω του μικρού αριθμού ομίλων που κατασκευάζουν BEV στην αγορά της Ένωσης και του σημαντικού όγκου δημόσιων πληροφοριών και πληροφοριών βάσει συνδρομής που είναι διαθέσιμες σχετικά με τους εν λόγω ομίλους. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή δεν μπορούσε να καταστήσει διαθέσιμα τα υποβληθέντα αιτήματα ανωνυμίας σε καμία μορφή. Επίσης, όπως εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 13, η Επιτροπή έπρεπε να χορηγήσει ανωνυμία και στους ενωσιακούς παραγωγούς που δεν το ζήτησαν, προκειμένου να προστατεύσει την ταυτότητα των ενωσιακών παραγωγών που ζήτησαν και κατέδειξαν ότι υπάρχουν βάσιμοι λόγοι για εμπιστευτική μεταχείριση της ταυτότητάς τους, καθώς μπορούσαν να ταυτοποιηθούν διά της επαγωγικής μεθόδου. Κατά συνέπεια, το αίτημα και οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(17) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι δεν υπήρχαν πληροφορίες ή αποδεικτικά στοιχεία στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας σχετικά με την καταχώριση των ενωσιακών παραγωγών BEV ως ενδιαφερόμενων μερών εντός της προθεσμίας των 7 ημερών. Επίσης, το CCCME δήλωσε ότι η μη διάθεση των πληροφοριών σχετικά με την καταχώριση και η έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά τη συνεργασία των ενωσιακών παραγωγών BEV έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη μεταχείριση των εντύπων καταχώρισης και της αλληλογραφίας, καθώς και των παρατηρήσεων που υποβλήθηκαν από τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, τα οποία δημοσιοποιήθηκαν στον μη εμπιστευτικό φάκελο χωρίς καθυστέρηση. Το CCCME ισχυρίστηκε επίσης ότι αυτό θίγει τα δικαιώματά του υπεράσπισης με τη διατύπωση ουσιαστικών παρατηρήσεων σχετικά με τη στήριξη του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην έρευνα.

(18) Η Επιτροπή επισήμανε ότι, σύμφωνα με την ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας ([6]), δεν υπήρχε τέτοια προθεσμία 7 ημερών για την καταχώριση ενωσιακών παραγωγών ή άλλων κατηγοριών μερών ως ενδιαφερόμενων μερών. Η προθεσμία των 7 ημερών στην οποία, κατά την αντίληψη της Επιτροπής, αναφέρεται η κινεζική κυβέρνηση αφορούσε την υποβολή εντύπου δειγματοληψίας από τους ενωσιακούς παραγωγούς. Επ' αυτού, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι, σύμφωνα με το σημείο 5.6 της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας, οι ενωσιακοί παραγωγοί που υπέβαλαν στοιχεία για τη δειγματοληψία θα θεωρούνται ενδιαφερόμενα μέρη από τη στιγμή που υπέβαλαν τα εν λόγω στοιχεία. Αυτό συνέβη στην παρούσα έρευνα.

(19) Επίσης, σε αντίθεση με την ανωνυμία που παρασχέθηκε στους ενωσιακούς παραγωγούς, δεν ζητήθηκε από Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς η παροχή ανωνυμίας. Ως εκ τούτου, οι πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στον μη εμπιστευτικό φάκελο σχετικά με την καταχώριση και τη συνεργασία των ενωσιακών παραγωγών δεν ήταν συγκρίσιμες με τις αντίστοιχες πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς. Ιδίως, δεδομένου ότι οι μη εμπιστευτικές παρατηρήσεις των μερών των οποίων διατηρήθηκε η ανωνυμία πρέπει πρώτα να ελεγχθούν διεξοδικά ώστε να διασφαλιστεί η διατήρηση της ανωνυμίας, η διαθεσιμότητα των εν λόγω παρατηρήσεων στον μη εμπιστευτικό φάκελο καθυστέρησε ελαφρώς. Ωστόσο, τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν αρκετό χρόνο για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα αντίστοιχα έγγραφα αφότου προστέθηκαν στον μη εμπιστευτικό φάκελο και, ως εκ τούτου, δεν παραβιάστηκαν δικαιώματα υπεράσπισης. Όσον αφορά τη στήριξη του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 45, στην περίπτωση αυτεπάγγελτης έρευνας, η έννοια της στήριξης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής είναι άνευ σημασίας.

([5]) t23.005006.

([6]) Αναφέρεται στην υποσημείωση 2 ανωτέρω.

(20) Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την έναρξη της έρευνας και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής πραγματοποίησαν ακροάσεις με την κινεζική κυβέρνηση, το CCCME, την Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (στο εξής: Tesla), τη Smart Europe GmbH (στο εξής: Smart), την εταιρεία 24, την εταιρεία 22 και την Green World Mobility B.V. (στο εξής: Green World Mobility) ([7]).

(21) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή παρεμπόδισε την άσκηση των δικαιωμάτων υπεράσπισης του CCCME λόγω αδικαιολόγητης καθυστέρησης στη χορήγηση καθεστώτος ενδιαφερόμενου μέρους στο CCCME και της επιβολής αυξημένης διοικητικής επιβάρυνσης στο CCCME λόγω της υπερβολικά λεπτομερούς εξέτασης των εγγράφων εξουσιοδότησης από την Επιτροπή.

(22) Στην προκειμένη περίπτωση, το CCCME απέκτησε την ιδιότητα του ενδιαφερόμενου μέρους στις 10 Οκτωβρίου 2023. Ζητήθηκε από το CCCME να αποδείξει ότι εκπροσωπεί εταιρείες των οποίων οι δραστηριότητες έχουν αντικειμενική σχέση με το υπό έρευνα προϊόν. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε προσεκτικά τα έγγραφα εξουσιοδότησης που χορήγησαν οι παραγωγοί-εξαγωγείς στο CCCME. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω αξιολόγηση δεν εμπόδισε την άσκηση των δικαιωμάτων υπεράσπισης του CCCME, καθώς δόθηκε στο CCCME επαρκής δυνατότητα να υποβάλει παρατηρήσεις κατά το προσωρινό στάδιο της έρευνας. Ιδίως, χορηγήθηκε παράταση στην προθεσμία για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με την έναρξη της διαδικασίας, ώστε να διασφαλιστεί ότι το CCCME είχε τον ίδιο χρόνο με τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλει παρατηρήσεις. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

1.5. **Δειγματοληψία**

(23) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι ήταν πιθανό να προβεί σε επιλογή δείγματος των ενδιαφερόμενων μερών σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού.

1.5.1. *Δειγματοληψία ενωσιακών παραγωγών*

(24) Για να αποφασίσει η Επιτροπή κατά πόσον ήταν αναγκαία η δειγματοληψία και, αν ήταν αναγκαία, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας.

(25) Αρκετοί ενωσιακοί παραγωγοί προσκόμισαν τις πληροφορίες που ζητήθηκαν και συμφώνησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα.

(26) Σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού, η επιλογή του δείγματος βασίστηκε στον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο πωλήσεων και παραγωγής του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας. Η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη γεωγραφική διασπορά των ενωσιακών παραγωγών εντός της Ένωσης, ενώ διασφάλισε επίσης τη συμπερίληψη ευρέος φάσματος μοντέλων BEV. Το προσωρινό δείγμα αποτελούνταν από τέσσερις ενωσιακούς παραγωγούς. Οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος αντιπροσώπευαν το 38 % των πωλήσεων και το 34 % του συνολικού όγκου παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την περίοδο έρευνας. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το προσωρινό δείγμα.

(27) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με το προσωρινό δείγμα και τη συνεργασία των ενωσιακών παραγωγών από την εταιρεία 21, την κινεζική κυβέρνηση και το CCCME.

(28) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι δεν υπήρχε «ημερομηνία αποθήκευσης» στην επικεφαλίδα των εντύπων δειγματοληψίας, όπως συνέβη με τα έντυπα δειγματοληψίας των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων. Επιπρόσθετα, η κινεζική κυβέρνηση, το CCCME και η εταιρεία 21 δήλωσαν ότι, καθώς δεν γνωστοποιήθηκε η ταυτότητα των ενωσιακών παραγωγών και δεν δόθηκαν λεπτομέρειες σχετικά με τα κριτήρια δειγματοληψίας που χρησιμοποίησε η Επιτροπή, δεν ήταν σε θέση να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με το δείγμα των ενωσιακών παραγωγών και να διασταυρώσουν τις πληροφορίες που παρέσχε η Επιτροπή. Ως εκ τούτου, η κινεζική κυβέρνηση ζήτησε από την Επιτροπή: i) να αποσαφηνίσει πόσοι ενωσιακοί παραγωγοί εκδήλωσαν εγκαίρως το ενδιαφέρον τους να συμμετάσχουν στην έρευνα και συνεργάζονταν· ii) να αναφέρει πόσοι ενωσιακοί παραγωγοί BEV που συνεργάζονταν δεν ήταν μέλη της Ένωσης Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (στο εξής: ACEA)· iii) να διευκρινίσει αν οι εταιρείες 2, 4, 6, 10, 23 και 25 υπέβαλαν έντυπα δειγματοληψίας και τους λόγους για τους οποίους τα έντυπα δειγματοληψίας τους δεν ήταν διαθέσιμα

([7]) Με την κινεζική κυβέρνηση στις 10 Οκτωβρίου 2023, στις 31 Οκτωβρίου 2023 και στις 23 Νοεμβρίου 2023· με το CCCME στις 11 Απριλίου 2024· με την Tesla στις 30 Οκτωβρίου 2023 και στις 12 Απριλίου 2024· με τη Smart στις 8 Νοεμβρίου 2023· με την εταιρεία 24 στις 22 Νοεμβρίου 2023· με την εταιρεία 22 στις 5 Δεκεμβρίου 2023 και στις 11 Απριλίου 2024· και με την Green World Mobility στις 15 Απριλίου 2024.

στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας —το αίτημα αυτό υποβλήθηκε και από το CCCME, το οποίο πρόσθεσε επίσης τις εταιρείες 30 και 31 στο πλαίσιο αυτό· iv) να διευκρινίσει αν οποιεσδήποτε από τις εταιρείες του δείγματος ανήκαν στον ίδιο όμιλο· v) να διευκρινίσει αν η Επιτροπή εφάρμοζε την αρχή της ενιαίας οικονομικής μονάδας όσον αφορά τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος και αν όλα τα συνδεδεμένα μέρη των παραγωγών του δείγματος υποχρεούνταν να υποβάλουν τις σχετικές πληροφορίες· vi) να αποσαφηνίσει τι σημαίνει η συμπερίληψη μοντέλων στο πλαίσιο της επιλογής του δείγματος και τον τρόπο με τον οποίο τα μοντέλα συνδέονταν με τα υποτιθέμενα «τμήματα», δεδομένου ότι, για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, χρησιμοποιήθηκαν ως κριτήριο δειγματοληψίας μη προσδιορισμένα «τμήματα»· vii) να διευκρινίσει αν οι ενωσιακοί παραγωγοί με τον μεγαλύτερο όγκο παραγωγής και πωλήσεων κατά την περίοδο έρευνας συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα και, εάν δεν συμπεριλήφθηκαν, να εξηγήσει σε ποια βάση και για ποιους λόγους αποφάσισε να μη συμπεριλάβει τις εν λόγω εταιρείες στο δείγμα· viii) να αποσαφηνίσει τη στάθμιση και τη συνάφεια κάθε κριτηρίου για την επιλογή του δείγματος των ενωσιακών παραγωγών.

(29) Το CCCME ζήτησε επίσης ορισμένες από τις πληροφορίες αυτές κατά τη διάρκεια της έρευνας. Η εταιρεία 21 υποστήριξε ότι θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο δείγμα ένας ακόμη ενωσιακός παραγωγός, ώστε να είναι σε θέση η Επιτροπή να διενεργήσει αντικειμενική εξέταση της ζημίας με βάση θετικά αποδεικτικά στοιχεία, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική συνάφεια των κριτηρίων που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για την επιλογή του δείγματος.

(30) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η «ημερομηνία αποθήκευσης» που αναγράφεται σε έγγραφα στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας δημιουργήθηκε αυτόματα από την εφαρμογή TRON.tdi που χρησιμοποιείται από την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα μέρη σε έρευνες εμπορικής άμυνας. Ωστόσο, λόγω της ανωνυμίας που παρασχέθηκε στους ενωσιακούς παραγωγούς, οι συνεργαζόμενοι ενωσιακοί παραγωγοί υπέβαλαν τα έντυπα δειγματοληψίας μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και όχι μέσω της πλατφόρμας TRON.tdi, όπως έπραξαν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς. Επιπρόσθετα, όλες οι απαντήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στη διαδικασία δειγματοληψίας προστέθηκαν μαζί στον μη εμπιστευτικό φάκελο σε συμπιεσμένο φάκελο μετά από διεξοδικό έλεγχο, προκειμένου να διαφυλαχτεί η εμπιστευτικότητα των συνεργαζόμενων ενωσιακών παραγωγών. Η εφαρμογή TRON.tdi δεν μπορεί να προσθέσει «ημερομηνία αποθήκευσης» σε συμπιεσμένο φάκελο. Ως εκ τούτου, η εν λόγω «ημερομηνία αποθήκευσης» δεν είναι ορατή στο έντυπο δειγματοληψίας των ενωσιακών παραγωγών.

(31) Η Επιτροπή επισήμανε ότι όλα τα έντυπα δειγματοληψίας που υπέβαλαν οι ενωσιακοί παραγωγοί κατέστησαν διαθέσιμα στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας στις 30 Οκτωβρίου 2023 ([8]). Όπως αναφέρεται στον μη εμπιστευτικό φάκελο, τα έντυπα δειγματοληψίας υποβλήθηκαν από τους ενωσιακούς παραγωγούς από τις 11 έως τις 13 Οκτωβρίου (μετά από σύντομη παράταση της προθεσμίας κατά δύο ημέρες, η οποία χορηγήθηκε σε ορισμένους ενωσιακούς παραγωγούς λόγω της πολυπλοκότητας του εντύπου δειγματοληψίας). Ωστόσο, η Επιτροπή τα πρόσθεσε στον μη εμπιστευτικό φάκελο αφού έλεγξε ότι οι μη εμπιστευτικές εκδόσεις των απαντήσεων στη δειγματοληψία δεν αποκάλυπταν εκ παραδρομής την ταυτότητα των ενωσιακών παραγωγών στους οποίους παρασχέθηκε ανωνυμία, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 12 έως 14. Επίσης, δεδομένου ότι παρασχέθηκε ανωνυμία στους ενωσιακούς παραγωγούς, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να γνωστοποιήσει αν οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος ανήκαν στον ίδιο όμιλο και αν ήταν μέλη της ACEA, καθώς αυτό θα μπορούσε να καταστήσει αναγνωρίσιμες τις αντίστοιχες οντότητες και, ως εκ τούτου, να διακυβεύσει την ανωνυμία τους.

(32) Επίσης, για τους ίδιους λόγους, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να γνωστοποιήσει αν οι ενωσιακοί παραγωγοί με τους μεγαλύτερους όγκους παραγωγής και τις περισσότερες πωλήσεις συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα. Ωστόσο, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού δεν περιλαμβάνει υποχρέωση επιλογής μόνο των μεγαλύτερων παραγωγών όσον αφορά τον όγκο παραγωγής και πωλήσεων, ούτε περιλαμβάνει κατάταξη ως προς τα κριτήρια που αναφέρει. Στόχος της εν λόγω διάταξης είναι να διασφαλίσει ότι η Επιτροπή επιλέγει το πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα για το οποίο μπορεί εύλογα να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου με την εφαρμογή των εν λόγω κριτηρίων. Η επιλογή του δείγματος στην παρούσα έρευνα συμμορφώθηκε πλήρως με το σκεπτικό αυτό, ενώ ελήφθησαν επίσης υπόψη οι ιδιαιτερότητες της συγκεκριμένης υπόθεσης.

(33) Η Επιτροπή διασφάλισε επίσης την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος συμπεριλαμβάνοντας ευρύ φάσμα μοντέλων BEV που θα μπορούσαν να συγκριθούν από την πλευρά της Ένωσης και από την πλευρά των εξαγωγών. Όσον αφορά το ερώτημα αν η Επιτροπή εφάρμοζε την αρχή της ενιαίας οικονομικής μονάδας αναφορικά με τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος και αν όλα τα συνδεδεμένα μέρη των παραγωγών του δείγματος όφειλαν να υποβάλουν τις σχετικές πληροφορίες, η Επιτροπή επισήμανε ότι η αρχή της ενιαίας οικονομικής μονάδας εφαρμόζεται στους εξαγωγείς για τον υπολογισμό της τιμής εξαγωγής για εξαγωγές που πραγματοποιούνται μέσω εμπόρων/εισαγωγέων εγκατεστημένων σε τρίτες χώρες και, ως εκ τούτου, δεν ήταν σαφές τι ζητούσε η κινεζική κυβέρνηση εν προκειμένω. Επιπρόσθετα, όπως διευκρινίστηκε στο έντυπο δειγματοληψίας για τους ενωσιακούς παραγωγούς, το έντυπο δειγματοληψίας έπρεπε να υποβληθεί σε επίπεδο νομικής οντότητας παραγωγής και όχι σε επίπεδο ομίλου. Ως εκ τούτου, ζητήθηκε από κάθε νομική οντότητα με παραγωγή στην Ένωση να υποβάλει έντυπο δειγματοληψίας.

([8]) Αρ. αναφ. t23.005111.

(34) Η Επιτροπή, αφού ανέλυσε προσεκτικά όλες τις παρατηρήσεις, έκρινε ότι το δείγμα ήταν σύμφωνο με το δίκαιο της ΕΕ και του ΠΟΕ. Το δείγμα αντιπροσώπευε επαρκώς τους ενωσιακούς παραγωγούς του ομοειδούς προϊόντος. Αρχικά, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι οι οικείες διατάξεις για τη δειγματοληψία καθορίζονται στο άρθρο 27 του βασικού κανονισμού. Οι οικείες διατάξεις προβλέπουν ευρεία διακριτική ευχέρεια κατά την επιλογή του δείγματος σύμφωνα με τα σχετικά κριτήρια που προβλέπονται σ' αυτές. Ειδικότερα, το άρθρο 27 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού ορίζει σαφώς ότι «*η τελική επιλογή των μερών […] γίνεται από την Επιτροπή*». Επίσης, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η συμφωνία του ΠΟΕ για τις επιδοτήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα (στο εξής: συμφωνία ΕΑΜ) δεν περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη δειγματοληψία, γεγονός που επιβεβαιώνει και πάλι την ευρεία διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής επί του θέματος. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 26, με βάση τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στις απαντήσεις στο πλαίσιο της δειγματοληψίας, το προτεινόμενο δείγμα αντιπροσώπευε το 38 % των πωλήσεων και το 34 % της παραγωγής στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας. Η Επιτροπή θεώρησε τα ποσοστά αυτά αντιπροσωπευτικά σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού. Η μεθοδολογία δειγματοληψίας εξηγήθηκε λεπτομερώς στο σημείωμα σχετικά με το προσωρινό δείγμα της 30ής Οκτωβρίου 2023.

(35) Προκειμένου να διασφαλιστεί η μέγιστη αντιπροσωπευτικότητα των ενωσιακών παραγωγών BEV, επιπλέον των όγκων, η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη γεωγραφική διασπορά των ενωσιακών παραγωγών εντός της Ένωσης και διασφάλισε τη συμπερίληψη ευρέος φάσματος μοντέλων BEV. Η γεωγραφική διασπορά ελήφθη υπόψη, όπως και σε άλλες έρευνες κατά των επιδοτήσεων, προκειμένου να επιβεβαιωθεί η αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού.

(36) Επίσης, η Επιτροπή έλαβε υπόψη ευρύ φάσμα μοντέλων BEV προκειμένου να διασφαλίσει μεγάλο βαθμό αντιπροσωπευτικότητας κατά τη σύγκρισή τους με τα αντίστοιχα μοντέλα που εξάγονται από τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, σύμφωνα με το περιθώριο διακριτικής ευχέρειας που διαθέτει κατά την επιλογή του τελικού δείγματος.

(37) Συνεπώς, η Επιτροπή έκρινε ότι το δείγμα ήταν αντιπροσωπευτικό (μεταξύ άλλων, σε γεωγραφικό επίπεδο), ενώ δεν θα μπορούσε να διεξαχθεί εύλογα έρευνα σε μεγαλύτερο δείγμα εντός του διαθέσιμου χρόνου. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(38) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι οι μη εμπιστευτικές απαντήσεις στα έντυπα δειγματοληψίας των ενωσιακών παραγωγών δεν ήταν σύμφωνες με το άρθρο 29 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, καθώς οι ενωσιακοί παραγωγοί δεν απάντησαν σε όλες τις ερωτήσεις που περιλαμβάνονταν στο έντυπο δειγματοληψίας. Ιδίως, το CCCME δήλωσε ότι η εταιρεία 11 απάντησε μόνο σε πέντε από τις 22 ερωτήσεις που περιλαμβάνονταν στο έντυπο δειγματοληψίας. Επίσης, το CCCME υποστήριξε ότι η εταιρεία 11, η εταιρεία 12 και η εταιρεία 15 δεν υπέβαλαν πληροφορίες σχετικά με την απασχόληση, ενώ η εταιρεία 7, η εταιρεία 8, η εταιρεία 9 και η εταιρεία 13 υπέβαλαν μόνο αριθμητικά στοιχεία υπό μορφή δεικτών για την απασχόληση κατά την περίοδο έρευνας, αλλά κανένα στοιχείο σχετικά με την απασχόληση κατά τα προηγούμενα έτη, ενώ το έντυπο δειγματοληψίας ανέφερε παραγωγή κατά τα εν λόγω έτη. Επιπρόσθετα, το CCCME ισχυρίστηκε ότι κανένας από τους ενωσιακούς παραγωγούς δεν δικαιολόγησε την ύπαρξη «εξαιρετικών περιπτώσεων» σε οποιοδήποτε πλαίσιο και ότι διέγραψαν το σύνολο των πληροφοριών.

(39) Η Επιτροπή διαφώνησε με τους ισχυρισμούς αυτούς. Το έντυπο δειγματοληψίας περιλάμβανε 10 κύριες ερωτήσεις. Επίσης, οι ερωτήσεις 5 και 6 περιλάμβαναν η κάθε μία πρόσθετη υποερώτηση, η οποία δεδομένης της ανωνυμίας που είχε παρασχεθεί στους παραγωγούς της Ένωσης, ήταν εκ φύσεως εμπιστευτική, καθώς ζητούσε τα ονόματα των συνδεδεμένων εταιρειών που συμμετέχουν στην παραγωγή και τις πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος που παράγεται στην Ένωση και από τους υπεργολάβους. Είναι επίσης σαφές ότι, εάν μια εταιρεία δεν διέθετε συνδεδεμένες εταιρείες που να ασχολούνται με την παραγωγή και την πώληση του ομοειδούς προϊόντος που παράγεται στην Ένωση ή υπεργολάβους, δεν χρειαζόταν να απαντήσει στην αντίστοιχη υποερώτηση. Αυτό συνέβη στην περίπτωση της εταιρείας 11, η οποία ανέφερε στην ερώτηση 6 ότι δεν είχε υπεργολάβους. Ως εκ τούτου, στην προκειμένη περίπτωση δεν ήταν σαφές για ποιον λόγο το CCCME έκρινε ότι η εταιρεία 6 δεν απάντησε στην υποερώτηση 1 της ερώτησης 6. Επίσης, οι ερωτήσεις 8 και 9 περιλάμβαναν 5 και 4 πρόσθετες υποερωτήσεις, αντίστοιχα. Ωστόσο, όπως εξηγήθηκε στο σημείωμα για τον φάκελο της 25ης Οκτωβρίου 2023 ([9]), οι ερωτήσεις 8 και 9, οι οποίες έπρεπε να απαντηθούν με «ναι» ή «όχι», θα μπορούσαν να αποκαλύψουν την ταυτότητα του αντίστοιχου ενωσιακού παραγωγού, με βάση τις γνώσεις για την αγορά που αφορούν τη δομή του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι απαντήσεις στις εν λόγω ερωτήσεις (μαζί με τις υποερωτήσεις που αναφέρθηκαν) δεν ήταν δυνατό να συνοψιστούν στη μη εμπιστευτική έκδοση του εντύπου δειγματοληψίας χωρίς να υπάρχει κίνδυνος αποκάλυψης εμπιστευτικών πληροφοριών κατά την έννοια του άρθρου 29 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, με αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η ανωνυμία που παρασχέθηκε στους ενωσιακούς παραγωγούς. Ως εκ τούτου, δεν χρειάστηκε να υποβάλουν οι ενωσιακοί παραγωγοί μη εμπιστευτική απάντηση στις εν λόγω ερωτήσεις. Η εταιρεία 11 απάντησε στις ερωτήσεις 1, 2, 4, 5, 6 και 7. Η απάντηση στην ερώτηση 3, με την οποία ζητήθηκε από τους ενωσιακούς παραγωγούς να αναφέρουν τα μοντέλα BEV που παράγονταν και πωλούνταν στην Ένωση, δεδομένης της παρασχεθείσας ανωνυμίας, ήταν εκ φύσεως εμπιστευτική, καθώς θα μπορούσε να καταστήσει αναγνωρίσιμες τις αντίστοιχες οντότητες και, ως εκ τούτου, να διακυβεύσει την ανωνυμία τους.

([9]) Σημείωμα για τον φάκελο της 25ης Οκτωβρίου 2023 (t23.005006).

(40) Όσον αφορά τον αριθμό των εργαζομένων, η Επιτροπή επισήμανε ότι η εταιρεία 11 κατασκεύαζε BEV μόνο κατά την περίοδο έρευνας και σε μικρό όγκο. Επίσης, ο αριθμός των εργαζομένων δεν αποτελεί κριτήριο για την επιλογή του δείγματος. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 26, τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για τη δειγματοληψία ενωσιακών παραγωγών ήταν ο όγκος παραγωγής και πωλήσεων, η γεωγραφική διασπορά και τα μοντέλα BEV. Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι ένας ενωσιακός παραγωγός δεν ανέφερε τον αριθμό των εργαζομένων κατά την περίοδο έρευνας, ή ότι ορισμένοι ενωσιακοί παραγωγοί ανέφεραν τον αριθμό των εργαζομένων μόνο κατά την περίοδο έρευνας, δεν ακυρώνει την απάντησή τους στο έντυπο δειγματοληψίας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(41) Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί δεν δικαιολόγησαν την ύπαρξη «εξαιρετικών περιστάσεων» σε οποιοδήποτε πλαίσιο και διέγραψαν το σύνολο των πληροφοριών, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν ήταν σαφές σε ποιες πληροφορίες αναφερόταν το CCCME. Στην περίπτωση που το CCCME αναφερόταν στα στοιχεία επικοινωνίας των εταιρειών, δεδομένου ότι είχε παρασχεθεί ανωνυμία στους ενωσιακούς παραγωγούς, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13, οι ενωσιακοί παραγωγοί δεν χρειαζόταν να επικαλεστούν «εξαιρετικές περιστάσεις» για την απάντηση στο έντυπο δειγματοληψίας. Επιπλέον, οι ενωσιακοί παραγωγοί δεν ήταν σε θέση να δηλώσουν στοιχεία επικοινωνίας, καθώς αυτό θα μπορούσε να καταστήσει αναγνωρίσιμες τις αντίστοιχες οντότητες και, ως εκ τούτου, θα διακυβευόταν η ανωνυμία. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(42) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι, σύμφωνα με δημοσίευση της MLex στον Τύπο, οι Γερμανοί παραγωγοί BEV, όπως η Volkswagen, η BMW και η Mercedes-Benz, δεν είχαν συμπεριληφθεί στο δείγμα. Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME υποστήριξαν ότι ήταν η δεύτερη φορά από την έναρξη της έρευνας που η MLex είχε πληροφορίες σχετικά με τη δειγματοληψία των ενωσιακών παραγωγών οι οποίες δεν ήταν στη διάθεση του CCCME και των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων που συνεργάζονταν στην έρευνα. Το CCCME και η κινεζική κυβέρνηση υποστήριξαν ότι η MLex γνώριζε τα αιτήματα διατήρησης της ανωνυμίας των ενωσιακών παραγωγών στις 13 Οκτωβρίου 2023, ενώ τα ενδιαφερόμενα μέρη έλαβαν γνώση του ζητήματος αυτού περίπου δύο εβδομάδες αργότερα. Ως εκ τούτου, το CCCME υποστήριξε ότι, εάν η δημοσίευση στον Τύπο σχετικά με το δείγμα των ενωσιακών παραγωγών ήταν ακριβής, το CCCME εξέφρασε την έντονη αντίθεσή του ως προς τους ομίλους παραγωγών-εξαγωγών που επιλέχθηκαν, υποστηρίζοντας ότι η Επιτροπή θα πρέπει να χρησιμοποιήσει ένα στατιστικά αντιπροσωπευτικό δείγμα. Παρέπεμψε, συναφώς, στην απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Fliesen-Zentrum Deutschland ([10]). Επίσης, το CCCME ισχυρίστηκε ότι η μη συμπερίληψη των κυριότερων ενωσιακών παραγωγών από το δείγμα αντιπροσώπευε σημαντική απόκλιση από την καθιερωμένη πρακτική της Επιτροπής, με βάση την οποία οι μεγαλύτεροι παραγωγοί περιλαμβάνονται συνήθως στο δείγμα για ολοκληρωμένη και αντιπροσωπευτική ανάλυση.

(43) Η Επιτροπή δεν μπορεί να σχολιάσει το περιεχόμενο δημοσιεύσεων στον Τύπο, δεδομένου ότι αυτό που έχει σημασία για την παρούσα έρευνα είναι οι πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στον φάκελο. Επίσης, όπως εξηγήθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13, παρασχέθηκε ανωνυμία στους ενωσιακούς παραγωγούς και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκαλύψει τα ονόματα των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος. Επιπρόσθετα, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 26, το προτεινόμενο δείγμα αντιπροσώπευε το 38 % των πωλήσεων και το 34 % της παραγωγής στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας και τα ποσοστά αυτά θεωρήθηκαν αντιπροσωπευτικά σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(44) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να γνωστοποιήσει το επίπεδο συνεργασίας των ενωσιακών παραγωγών BEV, καθώς αυτό αποτελεί πραγματικό ζήτημα στο επίκεντρο οποιασδήποτε εκτίμησης κινδύνου πρόκλησης σημαντικής ζημίας που πρέπει να διενεργήσει η Επιτροπή. Το CCCME ισχυρίστηκε ότι, εάν οι παραγωγοί BEV του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν επιθυμούν προστασία, δεν θα πρέπει να επιβληθούν μέτρα στις εισαγωγές BEV από την Κίνα.

(45) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο βαθμός συνεργασίας σε μια έρευνα είναι απαραίτητος μόνο για τη διαδικασία εξέτασης της νομιμοποίησης. Δεδομένου ότι η τρέχουσα έρευνα κινήθηκε αυτεπάγγελτα, η Επιτροπή δεν χρειαζόταν να γνωστοποιήσει το επίπεδο συνεργασίας. Υπήρξε επαρκής συνεργασία των ενωσιακών παραγωγών στο στάδιο της δειγματοληψίας, ώστε η Επιτροπή να επιλέξει αντιπροσωπευτικό δείγμα ενωσιακών παραγωγών και να συνεχίσει την έρευνα. Όπως εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 26, οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος αντιπροσώπευαν το 38 % των πωλήσεων και το 34 % του συνολικού όγκου παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την περίοδο έρευνας, ποσοστά που κρίθηκαν αντιπροσωπευτικά. Τέλος, στο σημείο με τίτλο «συμφέρον της Ένωσης» κατωτέρω, η Επιτροπή αξιολόγησε αν ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να επιβάλει αντισταθμιστικά μέτρα στις εισαγωγές BEV από την Κίνα. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

([10]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Σεπτεμβρίου 2015, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH κατά Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, EU:C:2015:573, σκέψη 86.

1.5.2. *Δειγματοληψία εισαγωγέων*

(46) Για να αποφασίσει η Επιτροπή κατά πόσον ήταν αναγκαία η δειγματοληψία και, αν ήταν αναγκαία, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας.

(47) Δεδομένου ότι δεν συνεργάστηκε κανένας μη συνδεδεμένος εισαγωγέας, δεν ήταν αναγκαία η διενέργεια δειγματοληψίας.

1.5.3. *Δειγματοληψία παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ*

(48) Για να αποφασίσει η Επιτροπή κατά πόσον ήταν αναγκαία η δειγματοληψία και, αν ήταν αναγκαία, να επιλέξει δείγμα, ζήτησε από όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε από την αποστολή της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ευρωπαϊκή Ένωση να ορίσει τυχόν άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς που ενδεχομένως θα ενδιαφέρονταν να συμμετάσχουν στην έρευνα και/ή να επικοινωνήσει μ' αυτούς.

(49) Είκοσι ένας παραγωγοί-εξαγωγείς και όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων από την οικεία χώρα προσκόμισαν τις πληροφορίες που ζητήθηκαν και συμφώνησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα. Η Επιτροπή επέλεξε προσωρινά δείγμα τριών συνεργαζόμενων ομίλων παραγωγών. Εκτός από τον όγκο εξαγωγών στην Ένωση σε απόλυτους όρους, η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω τις πωλήσεις μοντέλων BEV σε διαφορετικά «τμήματα της αγοράς» (που νοούνται ως διαφορετικοί «τύποι προϊόντος»), προκειμένου να διασφαλιστεί δεόντως η μέγιστη αντιπροσωπευτικότητα του κλάδου παραγωγής του υπό έρευνα προϊόντος. Η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη δυνητική επιλεξιμότητα των ομίλων παραγωγών-εξαγωγέων για τα καθεστώτα επιδοτήσεων που περιλαμβάνονται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων με βάση τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια της δειγματοληψίας. Δεδομένης της φύσης και των επιπτώσεων της εν λόγω επιδότησης, οι οποίες επιφέρουν αύξηση της παραγωγής BEV και ενδεχόμενο κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, η διαθεσιμότητα πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας ελήφθη επίσης υπόψη για την επιλογή. Οι όμιλοι του δείγματος ήταν οι εξής:

— Ο όμιλος BYD, που αποτελείται από τους ακόλουθους παραγωγούς-εξαγωγείς:

  — BYD Auto Company Limited·

  — BYD Auto Industry Company Limited·

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited·

  — Changzhou BYD Auto Company Limited·

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited.

— Ο όμιλος SAIC, που αποτελείται από τους ακόλουθους παραγωγούς-εξαγωγείς:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited·

  — SAIC Motor Corporation Limited·

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation.

— Ο όμιλος Geely, που αποτελείται από τους ακόλουθους παραγωγούς-εξαγωγείς:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited·

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited·

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Οι όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος (στο εξής: παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος) αντιπροσώπευαν, σε τεμάχια, το 43 % της παραγωγής, το 51 % των εγχώριων πωλήσεων και το 39 % του εκτιμώμενου συνολικού όγκου εξαγωγών από τη ΛΔΚ στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας.

(51) Σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, ζητήθηκε η γνώμη όλων των γνωστών ενδιαφερόμενων παραγωγών-εξαγωγέων και της κινεζικής κυβέρνησης για την επιλογή του δείγματος.

(52) Παρατηρήσεις σχετικά με το προτεινόμενο δείγμα ελήφθησαν από την κινεζική κυβέρνηση, το CCCME και τρεις ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων, έναν που συμπεριλήφθηκε στο δείγμα (BYD) και δύο που δεν συμπεριλήφθηκαν, δηλαδή τους ομίλους Tesla και Great Wall Motor Company Limited (στο εξής: GWM), καθώς και έναν ενωσιακό παραγωγό (εταιρεία 24).

(53) Όλα αυτά τα μέρη ζήτησαν πληροφορίες σχετικά με τους λόγους παρέκκλισης από τη συνήθη πρακτική της Επιτροπής να χρησιμοποιεί απλώς τον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο εξαγωγών προς την Ένωση ως καθοριστικό κριτήριο για τον καθορισμό του δείγματος παραγωγών-εξαγωγέων. Επίσης, υποστήριξαν ότι, με τη χρήση, κατά τη διαδικασία δειγματοληψίας, στοιχείων διαφορετικών από τον μέγιστο όγκο εξαγωγών, όπως η επιλεξιμότητα των παραγωγών-εξαγωγέων για τα καθεστώτα επιδοτήσεων και η ποικιλία των μοντέλων που πωλούνταν σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς, η Επιτροπή δεν επέλεξε δείγμα σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 27 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού και στο άρθρο 6.10 της συμφωνίας αντιντάμπινγκ του ΠΟΕ ελλείψει διάταξης σχετικά με τη δειγματοληψία στη συμφωνία ΕΑΜ. Η Tesla ζήτησε να συμπεριληφθεί στο δείγμα, δεδομένης της πρακτικής της Επιτροπής να βασίζεται στον «μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο εξαγωγών στην Ένωση».

(54) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισήμανε ότι το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού δεν περιλαμβάνει υποχρέωση επιλογής μόνο των μεγαλύτερων παραγωγών υπό όρους όγκου, ούτε περιλαμβάνει κατάταξη των κριτηρίων με σκοπό τη δειγματοληψία. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της έρευνας, η Επιτροπή διαθέτει περιθώριο εκτίμησης ([11]) για την επιλογή δείγματος βάσει κριτηρίων, ώστε να διασφαλιστεί ότι το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό της επιλεξιμότητας των επιδοτήσεων για τις οποίες προβάλλεται ισχυρισμός στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Ειδικότερα, το άρθρο 27 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού ορίζει ότι «*η τελική επιλογή των μερών […] γίνεται από την Επιτροπή*». Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέτασε και άλλα στοιχεία τα οποία ελήφθησαν επίσης υπόψη σε προηγούμενες έρευνες κατά των επιδοτήσεων ([12]), προκειμένου να εγγυηθεί την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος του κλάδου παραγωγής BEV στην Κίνα.

([11]) Υπόθεση T-444/11, Gold East Paper και Gold Huasheng Paper κατά Συμβουλίου, 11/09/2014 (T-444/11) (σκέψη 275). Το Δικαστήριο υπενθυμίζει το περιθώριο εκτίμησης που διαθέτουν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης, όπως αναγνωρίζεται από τη νομολογία, για το οποίο ο δικαστικός έλεγχος της εκτίμησης πρέπει να περιορίζεται στην ύπαρξη πρόδηλης πλάνης εκτίμησης.

([12]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1519 της Επιτροπής, της 14ης Σεπτεμβρίου 2015, για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές βιοντίζελ καταγωγής Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 597/2009 του Συμβουλίου (ΕΕ L 239 της 15.9.2015, σ. 99 — Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 20, «[η] Επιτροπή επέλεξε δείγμα τριών παραγωγών-εξαγωγέων με τον μεγαλύτερο όγκο εγχώριων και των εξαγωγικών πωλήσεων»)·

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/2287 της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2021, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/2170 για την επιβολή οριστικών δασμών αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 458 της 22.12.2021, σ. 344)·

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/72 της Επιτροπής της 18ης Ιανουαρίου 2022 για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/2011 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 12 της 19.1.2022, σ. 34 — Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 49, «[η] Επιτροπή εξέτασε επίσης τη γεωγραφική εξάπλωση των εταιρειών»)·

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/969 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από σίδηρο, μη κραματοποιημένο χάλυβα ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/649 της Επιτροπής για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από σίδηρο, μη κραματοποιημένο χάλυβα ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 146 της 9.6.2017, σ. 17 — Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 28, «η Επιτροπή έκρινε ότι οι τέσσερις όμιλοι των παραγωγών-εξαγωγέων που περιελήφθησαν στο δείγμα ήταν αντιπροσωπευτικοί όχι μόνο όσον αφορά τον όγκο, αλλά και όσον αφορά την επιλεξιμότητά τους για τις εικαζόμενες στην καταγγελία επιδοτήσεις, καθώς και για τις πρακτικές επιδοτήσεων που ερευνώνται σύμφωνα με την ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας.»)·

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1690 της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2018, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται σε λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 283 της 12.11.2018, σ. 1 — Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 41, «[…] *σκοπός του δείγματος ήταν να αντιπροσωπεύει το σύνολο του κλάδου παραγωγής ελαστικών επισώτρων της ΛΔΚ όσον αφορά την επιλεξιμότητα για όλα τα είδη εικαζόμενων επιδοτήσεων.*»)·

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 930/2003 του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, για την περάτωση των διαδικασιών αντιντάμπινγκ και των διαδικασιών κατά των επιδοτήσεων όσον αφορά τις εισαγωγές σολομού Ατλαντικού εκτροφής, καταγωγής Νορβηγίας, και της διαδικασίας αντιντάμπινγκ όσον αφορά τις εισαγωγές σολομού Ατλαντικού εκτροφής, καταγωγής Χιλής και Νήσων Φερόες (ΕΕ L 133 της 29.5.2003, σ. 1 — Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 25, «[τ]α κριτήρια που επίσης θεωρήθηκαν σημαντικά κατά την επιλογή του δείγματος για τη Χιλή ήταν οι αντιπροσωπευτικές εγχώριες πωλήσεις και η σημαντική παραγωγή.»).

(55) Η επιλογή του δείγματος των παραγωγών-εξαγωγέων δεν βασίστηκε μόνο στον όγκο των εξαγωγών, αλλά και στην ποικιλία των μοντέλων BEV που πωλούνταν σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς (δηλαδή στους τύπους προϊόντος), στην αντιπροσωπευτικότητα των εταιρειών/ομίλων όσον αφορά τη δυνητική επιλεξιμότητα για τα καθεστώτα που περιλαμβάνονται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων και στη συνολική παραγωγική ικανότητα, συμπεριλαμβανομένης της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας. Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των παραγόντων συνδυαστικά, το δείγμα που επιλέχθηκε θεωρήθηκε το πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα για το οποίο θα μπορούσε εύλογα να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου. Η επιλογή του δείγματος συμμορφωνόταν πλήρως με τις διατάξεις του άρθρου 27 του βασικού κανονισμού, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων της υπόθεσης. Λαμβάνοντας υπόψη την ισχυρή αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος με βάση τα κριτήρια που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 49 και τον διαθέσιμο χρόνο για την έρευνα, η Επιτροπή δεν θεώρησε ότι η επιλογή ενός επιπλέον παραγωγού-εξαγωγέα για το δείγμα ήταν σκόπιμη. Ως εκ τούτου, το αίτημα της Tesla να επιλεγεί για συμπερίληψη στο δείγμα απορρίφθηκε.

(56) Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν παρέσχε τις διευκρινίσεις που ζητήθηκαν σχετικά με την επιλογή του δείγματος των παραγωγών-εξαγωγέων, ιδίως όσον αφορά τη συνεκτίμηση και τη σχετική στάθμιση των τεσσάρων κριτηρίων που ελήφθησαν υπόψη για την επιλογή του δείγματος, τη βάση για τον προσδιορισμό των εξαγωγικών πωλήσεων των διαφόρων τμημάτων της αγοράς, τη βάση για την αξιολόγηση της δυνητικής επιλεξιμότητας των ομίλων παραγωγών-εξαγωγέων για τα καθεστώτα επιδοτήσεων και τη διαθεσιμότητα πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας, καθώς και την έννοια της απόφασης της Επιτροπής να βασιστεί στις απαντήσεις στα έντυπα δειγματοληψίας για τους σκοπούς της διαδικασίας δειγματοληψίας, με την επιφύλαξη του αν μπορούν να συνδεθούν με άλλους ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων και ανεξαρτήτως αυτού.

(57) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η επιλογή της τριών ομίλων εταιρειών ήταν ο αντιπροσωπευτικότερος όγκος για τον οποίο θα μπορούσε εύλογα να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου, ενώ για την εν λόγω επιλογή δεν εξέτασε μόνο τα απόλυτα αριθμητικά στοιχεία παραγωγής, πωλήσεων και εξαγωγών, αλλά και ορισμένα πρόσθετα στοιχεία για την αξιολόγηση της αντιπροσωπευτικότητας του δείγματος, συμπεριλαμβανομένων της ποικιλίας των μοντέλων BEV που πωλούνταν στα διάφορα τμήματα της αγοράς, της αντιπροσωπευτικότητας των εταιρειών/ομίλων όσον αφορά τη δυνητική επιλεξιμότητα για τα καθεστώτα που περιλαμβάνονταν στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, και της συνολικής παραγωγικής ικανότητας, καθώς και της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας, με βάση τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στο έντυπο δειγματοληψίας. Για την αξιολόγηση των στοιχείων αυτών εφαρμόστηκε ολοκληρωμένη προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας κανένα από τα επιμέρους στοιχεία δεν θεωρήθηκε καθοριστικής σημασίας. Τα τμήματα της αγοράς εξετάστηκαν με βάση δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα μοντέλα που πωλήθηκαν από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στην αγορά της Ένωσης. Όπως αναφέρεται στο σημείωμα σχετικά με το οριστικό δείγμα παραγωγών-εξαγωγέων, η Επιτροπή θεώρησε ότι η επιλεξιμότητα των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος για τα καθεστώτα επιδοτήσεων αποτελεί αντικειμενικό κριτήριο που αποσκοπεί στο να διασφαλίσει ότι το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό του επιπέδου επιδοτήσεων στην οικεία χώρα. Η επιλογή βασίστηκε στα έντυπα δειγματοληψίας που ελήφθησαν από τους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν όλα τα συνδεδεμένα τους μέρη που είναι συναφή για την έρευνα. Δεδομένου ότι οι απαντήσεις αυτές παρέχονται με ιδία δήλωση, η Επιτροπή κατέστησε σαφές ότι τυχόν περαιτέρω αξιολόγηση όσον αφορά τα συνδεδεμένα μέρη των εν λόγω παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος ενδέχεται να είναι δικαιολογημένη.

(58) Σύμφωνα με την κινεζική κυβέρνηση και το CCCME, η απόφαση για το τελικό δείγμα δεν περιλάμβανε αιτιολόγηση για τον αποκλεισμό του μεγαλύτερου Κινέζου παραγωγού-εξαγωγέα, της Tesla, από το δείγμα των παραγωγών-εξαγωγέων.

(59) Η Tesla ήταν πράγματι ένας από τους μεγαλύτερους παραγωγούς-εξαγωγείς σε όρους εξαγωγών στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας. Ωστόσο, αντίθετα προς τον ισχυρισμό του CCCME και όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 54 και 57, η επιλογή του δείγματος δεν θα πρέπει να βασίζεται μόνο στον μεγαλύτερο όγκο παραγωγής, πωλήσεων ή εξαγωγών, αλλά στον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο. Όπως αναφέρεται στο σημείωμα για το οριστικό δείγμα παραγωγών-εξαγωγέων, η τελική επιλογή του δείγματος θεωρήθηκε ότι αντιπροσωπεύει επαρκώς τους παραγωγούς-εξαγωγείς BEV που δραστηριοποιούνται στην Κίνα και βασίστηκε στον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο παραγωγής, πωλήσεων ή εξαγωγών στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας για τον οποίο θα μπορούσε εύλογα να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 57. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απέρριψε τους ισχυρισμούς της κινεζικής κυβέρνησης και του CCCME.

(60) Επίσης, η Tesla ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε στο δείγμα ομίλους στο σύνολό τους, αλλά επέλεξε μόνο ορισμένους από τους παραγωγούς-εξαγωγείς και τις συνδεδεμένες εταιρείες εντός του ομίλου του δείγματος.

(61) Ο ισχυρισμός αυτός είναι αβάσιμος. Η Επιτροπή δεν καθόρισε το δείγμα της βάσει μεμονωμένων οντοτήτων, αλλά βάσει ομίλων που προσδιορίστηκαν μέσω των πληροφοριών που υποβλήθηκαν στις απαντήσεις στα έντυπα δειγματοληψίας. Όλες οι οντότητες παραγωγής που ανήκουν στους εν λόγω ομίλους αποτελούν μέρος του δείγματος, ανεξάρτητα από το αν αναφέρονται μεμονωμένα στο σημείωμα σχετικά με το οριστικό δείγμα παραγωγών-εξαγωγέων.

(62) Επίσης, τόσο η κινεζική κυβέρνηση όσο και το CCCME υποστήριξαν ότι, με την επιλογή τριών εταιρειών κινεζικής ιδιοκτησίας και με τη μη συμπερίληψη στο δείγμα εταιρειών ξένης ιδιοκτησίας ή κοινοπραξιών, υπάρχει διακριτική μεταχείριση εις βάρος των κινεζικών εταιρειών. Η κινεζική κυβέρνηση, η BYD και η Tesla επισήμαναν ότι το υπόμνημα σχετικά με τα επαρκή αποδεικτικά στοιχεία στα οποία η Επιτροπή βάσισε την αξιολόγησή της σχετικά με την πιθανή επιλεξιμότητα για τα καθεστώτα επιδοτήσεων και την επιλογή του δείγματος είναι μεροληπτικό και σκοπίμως προσδιορίζει και στοχεύει ορισμένους παραγωγούς στη ΛΔΚ. Η κινεζική κυβέρνηση, το CCCME, η Tesla και η GWM ισχυρίστηκαν ότι, με την επιλογή δείγματος βάσει κριτηρίων που είναι πιθανό να οδηγήσουν σε θετικό συμπέρασμα σχετικά με τον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας, η Επιτροπή δεν συμμορφώθηκε με την υποχρέωση διενέργειας αντικειμενικής εξέτασης της ζημίας που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Όλα τα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις τόνισαν την έλλειψη επαρκούς γνωστοποίησης όσον αφορά τη μεθοδολογία και την ανάλυση που εφαρμόστηκαν για την επιλογή του δείγματος.

(63) Η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό ότι ενέργησε με τρόπο που εισάγει διακρίσεις. Όπως εξηγείται στο σημείωμα για τον φάκελο σχετικά με την επιλογή οριστικού δείγματος, πρώτον, ορισμένοι από τους ομίλους του δείγματος έχουν συνάψει κοινοπραξίες με Ευρωπαίους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Δεύτερον, οποιοδήποτε μέτρο που επιβάλλεται ως αποτέλεσμα της έρευνας θα ίσχυε για όλα τα BEV που παράγονται και εξάγονται από τη ΛΔΚ, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς των παραγωγών-εξαγωγέων. Τρίτον, οι περισσότερες εταιρείες/όμιλοι που αναγγέλθηκαν για να συμπεριληφθούν στο δείγμα είναι είτε εξ ολοκλήρου ή εν μέρει κινεζικής ιδιοκτησίας και/ή έχουν συνάψει συμφωνίες σύστασης κοινοπραξίας με ξένους εταίρους.

(64) Η δυνητική επιλεξιμότητα για τα καθεστώτα που περιλαμβάνονται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων ήταν ένα από τα διάφορα στοιχεία που η Επιτροπή θεώρησε ότι διασφαλίζουν τη μεγαλύτερη αντιπροσωπευτικότητα των παραγωγών BEV και ότι υποστηρίζουν την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος σύμφωνα με το άρθρο 27 του βασικού κανονισμού. Επίσης, η δυνητική επιλεξιμότητα για καθεστώτα επιδοτήσεων είναι στοιχείο το οποίο όχι μόνο δεν είναι μεροληπτικό αλλά αποτελεί αντικειμενικό κριτήριο που αποσκοπεί στο να διασφαλίσει ότι το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό του επιπέδου επιδοτήσεων στην οικεία χώρα. Ως εκ τούτου, χρησιμοποιώντας τη δυνητική επιλεξιμότητα ως κριτήριο επιλογής μεταξύ των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων, η Επιτροπή δεν επέλεξε εταιρείες με τον μεγαλύτερο βαθμό επιδότησης, δεδομένου ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης για το δείγμα, τα συγκεκριμένα ποσά που λάμβαναν οι εν λόγω εταιρείες ήταν άγνωστα. Επίσης, το γεγονός ότι μια εταιρεία μπορεί να είναι εκ των προτέρων δυνητικά επιλέξιμη για να λάβει επιδότηση από συγκεκριμένο καθεστώς δεν σημαίνει αυτόματα ότι η εν λόγω εταιρεία επωφελήθηκε από τέτοιο καθεστώς κατά την περίοδο έρευνας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εταιρείες δεν απέδειξαν με ποιον τρόπο η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης ([13]) κατά την επιλογή των εξαγωγέων του δείγματος, το οποίο θα οδηγούσε σε παραπλανητικά αποτελέσματα και θα συνιστούσε παράβαση της υποχρέωσης αντικειμενικής εξέτασης της ζημίας —στο πλαίσιο της οποίας η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι διαθέτει επίσης ευρεία διακριτική ευχέρεια ([14]).

(65) Τέλος, σε αντίθεση με τα επιχειρήματα που προέβαλαν ορισμένα μέρη, η μεθοδολογία δειγματοληψίας είχε ήδη εξηγηθεί λεπτομερώς στο σημείωμα για το προσωρινό δείγμα που δημοσιεύτηκε στις 25 Οκτωβρίου 2023.

(66) Ο παραγωγός-εξαγωγέας GWM ζήτησε να συμπεριληφθεί ο ίδιος στο δείγμα και να αφαιρεθεί μία εταιρεία του δείγματος, υποστηρίζοντας ότι η επιλεγμένη εταιρεία δεν ήταν αρκετά αντιπροσωπευτική του συνόλου του κλάδου παραγωγής BEV στη ΛΔΚ από άποψη εμπορικού σήματος, τεχνολογίας και τιμολόγησης του κύριου μοντέλου της BEV που εξήγαγε στην Ένωση. Η GWM ισχυρίστηκε ότι θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο δείγμα η ίδια, διότι ήταν ένας από τους λίγους παραγωγούς-εξαγωγείς που είχαν υποβάλει έγκαιρα τις πληροφορίες που ζητήθηκαν για τη δειγματοληψία και ένας από τους μεγαλύτερους αντιπροσωπευτικούς εξαγωγείς BEV στη ΛΔΚ λόγω των σημαντικά διαφορετικών μοντέλων BEV που εξήγαγε στην Ένωση, της γεωγραφικής της θέσης, της συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις σχετικά με την τεχνολογία για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των προϊόντων, της σημαντικής επένδυσής της στην έρευνα και την ανάπτυξη και της κάθετης ολοκλήρωσης του οικείου συστήματος αλυσίδας εφοδιασμού.

([13]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-30/19 και T-72/19, CRIA και CCCMC κατά Επιτροπής, απόφαση της 4ης Μαΐου 2022 (T-30/19) (Σύμφωνα με τη σκέψη 115, «πρέπει να υπομνηθεί ότι η εξακρίβωση της ύπαρξης και του ύψους της ζημίας που τυχόν προκλήθηκε στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης, καθώς και της ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας, προϋποθέτει την εκτίμηση πολύπλοκων οικονομικών καταστάσεων στο πλαίσιο των οποίων τα θεσμικά όργανα της Ένωσης διαθέτουν ευρεία εξουσία εκτίμησης»).

([14]) Ό.π.

(67) Όλες οι εταιρείες που αναγγέλθηκαν κατά τη διαδικασία δειγματοληψίας υπέβαλαν τις απαντήσεις τους εντός της προθεσμίας που ορίστηκε στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας ή εντός της προθεσμίας που συμφωνήθηκε μετά τα αιτιολογημένα αιτήματα παράτασης. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 53 έως 57, η Επιτροπή θεώρησε ότι το δείγμα που επιλέχθηκε ήταν το πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα για το οποίο θα μπορούσε εύλογα να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου. Η επιλογή του δείγματος συμμορφωνόταν πλήρως με τις διατάξεις του άρθρου 27 του βασικού κανονισμού, ενώ λάμβανε υπόψη τις ιδιαιτερότητες της υπόθεσης. Δεδομένου ότι κανένα από τα επιχειρήματα που προέβαλε η GWM δεν θα μπορούσε να ακυρώσει την επιλογή του δείγματος από την Επιτροπή, το αίτημα της GWM να συμπεριληφθεί στο δείγμα απορρίφθηκε.

(68) Το CCCME, η BYD, η GWM και η Tesla υποστήριξαν περαιτέρω ότι η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα δεν μπορεί να θεωρηθεί παράγοντας που να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό δείγματος, αλλά παράγοντας που θα πρέπει να αξιολογηθεί κατά τη διάρκεια της έρευνας.

(69) Η παρούσα έρευνα βασίζεται στον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας. Ως εκ τούτου, οι πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο δυνητικών πωλήσεων των παραγωγών-εξαγωγέων στο εγγύς μέλλον θεωρήθηκαν σημαντικές για την επιλογή αντιπροσωπευτικού δείγματος. Η συνεκτίμηση της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας ως ενός από τα στοιχεία στο οποίο βασίστηκε η απόφαση της Επιτροπής όσον αφορά το δείγμα δεν απέκλεισε την αξιολόγηση αυτού του παράγοντα κατά τη διάρκεια της έρευνας με σκοπό να διαπιστωθεί κίνδυνος πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(70) Για τους προαναφερθέντες λόγους, η Επιτροπή αποφάσισε να διατηρήσει το προτεινόμενο δείγμα ως τελικό δείγμα.

(71) Στις παρατηρήσεις της μετά την απόφαση για το δείγμα, η NIO ζήτησε πρόσθετες διευκρινίσεις ειδικά για το γεγονός ότι η ίδια ήταν μεταξύ των παραγωγών που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα.

(72) Η Επιτροπή απάντησε στις παρατηρήσεις της σε χωριστό έγγραφο που εστάλη μόνο στην εταιρεία.

(73) Μετά τη διαδικασία δειγματοληψίας, στις 8 Νοεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε ακρόαση με τη Smart, η οποία ζήτησε να μη θεωρηθεί μέρος του ομίλου Geely, αλλά χωριστός παραγωγός-εξαγωγέας. Για τον ισχυρισμό αυτό, η Smart βασίστηκε κυρίως στα πορίσματα της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο πλαίσιο διαδικασίας συγκέντρωσης που αφορούσε την παραγωγή έξυπνων BEV στη ΛΔΚ ([15]).

(74) Η Επιτροπή απέρριψε αυτόν τον ισχυρισμό. Πρώτον, οι αποφάσεις σχετικά με συγκεντρώσεις λαμβάνονται επί διαφορετικής νομικής βάσης από τον βασικό κανονισμό, ο οποίος καθορίζει διαφορετικούς στόχους και απαιτεί διαφορετικά είδη αξιολόγησης. Δεύτερον, η απόφαση σχετικά με τη συγκέντρωση όριζε ότι η κοινοπραξία μεταξύ της Daimler και της Geely είναι μια πλήρως λειτουργική κοινοπραξία, αλλά δεν κατέληξε σε κανένα συμπέρασμα ως προς την εξάρτησή της από τον όμιλο Geely. Πράγματι, η απόφαση έδειξε ότι οι δραστηριότητες παραγωγής και διανομής της Smart στη ΛΔΚ διεξάγονται από κοινοπραξία με την Geely. Επιπλέον, οι πωλήσεις και η εμπορία για την Ένωση εμπίπτουν επίσης στις αρμοδιότητες της κοινοπραξίας. Επιπρόσθετα, λαμβανομένης υπόψη της υφιστάμενης επιχειρηματικής σχέσης μεταξύ της Smart και του ομίλου Geely, τα δύο μέρη φαίνονταν σαφώς συνδεδεμένα κατά την έννοια του άρθρου 127 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής ([16]). Σ' αυτή τη βάση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Smart θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως μέλος του ομίλου Geely.

(75) Το CCCME έκρινε ότι οι απαιτήσεις υποβολής στοιχείων που επιβλήθηκαν στους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος ήταν υπερβολικά επαχθείς, ιδίως όσον αφορά τις πληροφορίες που ζητήθηκαν από συνδεδεμένους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής και τη μετάφραση των ετήσιων εκθέσεων.

(76) Στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων αναφέρεται ότι οι επιδοτήσεις από την κινεζική κυβέρνηση εκτείνονταν σε ολόκληρη την αλυσίδα παραγωγής και εφοδιασμού του κλάδου παραγωγής BEV, μεταξύ άλλων με την παροχή εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων έναντι τιμήματος χαμηλότερου από το κανονικό. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι πληροφορίες που ζητήθηκαν από τα συνδεδεμένα μέρη των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος ήταν απαραίτητες για να εκτιμηθεί η τυχόν ύπαρξη αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων όσον αφορά τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία BEV, συμπεριλαμβανομένων των συσσωρευτών, και, ως εκ τούτου, απέρριψε τον ισχυρισμό του CCCME.

([15]) Υπόθεση M.9360 — Daimler/Geely/JV, απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2019, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου και το άρθρο 57 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

([16]) ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 558.

1.5.4. *Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και επιτόπιες επαληθεύσεις*

(77) Η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγιο στην κινεζική κυβέρνηση, στους τρεις ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος, στους τέσσερις ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος και σε δύο χρήστες.

(78) Η Επιτροπή έλαβε απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο από την κινεζική κυβέρνηση, τους τρεις ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος, τους τέσσερις ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος και τους δύο χρήστες.

(79) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που έκρινε απαραίτητες για τον προσδιορισμό της επιδότησης, της ζημίας που προέκυψε (μεταξύ άλλων του κινδύνου πρόκλησης ζημίας) και του συμφέροντος της Ένωσης.

(80) Επιτόπιες επαληθεύσεις, δυνάμει του άρθρου 26 του βασικού κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων εταιρειών:

Ενωσιακοί παραγωγοί και οι συνδεδεμένες εταιρείες τους:

— Εταιρεία 7

— Εταιρεία 17

— Εταιρεία 18

— Εταιρεία 27

Χρήστες:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Παραγωγοί-εξαγωγείς στη ΛΔΚ και συνδεδεμένες εταιρείες:

— Όμιλος BYD

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

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

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Κίνα

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

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

  — BYD Europe B.V., Κάτω Χώρες

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

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, Κίνα

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

  — BYD Hong Kong, Ειδική Διοικητική Περιοχή Χονγκ Κονγκ

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

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

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

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

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

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

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

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

— Όμιλος Geely

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

- Smart Automobile Co., Ltd.
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.
- Wuhan Lotus car sales (export sales) 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., υποκατάστημα Ningbo
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., υποκατάστημα Wuhan
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., υποκατάστημα Chengdu
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., έδρα
- 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, Σουηδία
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Γερμανία

— Όμιλος SAIC

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

— Saike REPT Power Battery System Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Group Finance Co., Ltd.

— Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd.

— Nanjing Mingjue Automobile Trade Co., Ltd.

— SAIC MAXUS Automotive Co., Ltd

— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.

— Guangxi Haoling Automotive Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automobile Gear Works Co., Ltd.

— SAIC Motor International Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Industry Sales Co., Ltd.

— Shanghai Anji Automobile Sales Co., Ltd.

— Rising Auto Technology Co., Ltd.

— Shanghai Automotive Asset Management Co., Ltd.

— Z-One Technology Co., Ltd.

— SAIC Motor Europe B.V.

— SAIC Motor France SAS

— SAIC Motor Deutschland GmbH

— SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

(81) Όπως επισημαίνεται στο σημείο 3.3, η Επιτροπή αντιμετώπισε ζητήματα συνεργασίας, καθώς αρκετοί κινεζικοί όμιλοι του δείγματος δεν υπέβαλαν απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο για ορισμένες εταιρείες ή υπέβαλαν ελλιπείς ή καθόλου πληροφορίες σχετικά με τη δομή ή το κόστος παραγωγής της εταιρείας τους. Σ' αυτή τη βάση, η Επιτροπή δεν είχε πλήρη εικόνα των εταιρειών που θα έπρεπε να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο ούτε του ποσοστού που αυτές αντιπροσώπευαν στο συνολικό κόστος παραγωγής.

(82) Ως εκ τούτου, με βάση τις πληροφορίες του φακέλου, η Επιτροπή αποφάσισε να επικεντρωθεί σε παραγωγούς BEV, προμηθευτές βασικών συντελεστών παραγωγής και άλλες εταιρείες που συμμετείχαν σε δραστηριότητες χρηματοδότησης και έρευνας και ανάπτυξης, οι οποίες απάντησαν στο ερωτηματολόγιο και των οποίων τα στοιχεία μπορούσαν να επαληθευτούν κατά την περίοδο πριν από την επιβολή των προσωρινών μέτρων.

(83) Παρόλο που η Επιτροπή έλαβε επίσης απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο από άλλες συνδεδεμένες εταιρείες των οποίων οι δραστηριότητες εντάσσονταν στο πεδίο δραστηριοτήτων για τις οποίες έπρεπε να υποβληθούν απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να αξιολογήσει τις απαντήσεις αυτές κατά την περίοδο που προηγήθηκε της επιβολής των προσωρινών μέτρων. Η Επιτροπή επιφυλάσσεται του δικαιώματος να αξιολογήσει τις εν λόγω απαντήσεις μέχρι το οριστικό στάδιο της παρούσας διαδικασίας.

1.5.5. *Ισχυρισμοί σχετικά με τη διαφάνεια και τη διαδικασία*

(84) Σύμφωνα με την κινεζική κυβέρνηση, το γεγονός ότι η MLex φαινόταν να έχει περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το δείγμα των ενωσιακών παραγωγών BEV απ' ό,τι τα ενδιαφερόμενα μέρη επιβεβαίωσε ότι η έρευνα δεν ήταν διαφανής και έθιξε τα δικαιώματα δίκαιης διαδικασίας των ενδιαφερόμενων μερών.

(85) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό. Όπως επισημαίνεται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 43, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να σχολιάσει το περιεχόμενο δημοσιεύσεων στον Τύπο και οι σχετικές πληροφορίες περιέχονται στον φάκελο της παρούσας έρευνας. Η Επιτροπή πρόσθεσε στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας όλες τις σχετικές πληροφορίες εν ευθέτω χρόνω και έδωσε στα μέρη πολλές ευκαιρίες να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Όλες οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν αξιολογήθηκαν δεόντως από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της έρευνας και επεξηγούνται στο σχετικό σημείο του παρόντος κανονισμού.

(86) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή καθυστέρησε να συμπεριλάβει στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας τις απαντήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στο ερωτηματολόγιο, γεγονός που έρχεται σε έντονη αντίθεση με την ταχύτητα με την οποία η Επιτροπή ανάρτησε τις μη εμπιστευτικές εκδόσεις των απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο που υπέβαλαν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς. Το CCCME ισχυρίστηκε ότι οι καθυστερήσεις αυτές συνέβαλαν στην έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV και τις πτυχές της έρευνας που αφορούν τη ζημία.

(87) Η Επιτροπή διαφωνεί με τον ισχυρισμό αυτό. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13, διατηρήθηκε η ανωνυμία όλων των ενωσιακών παραγωγών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έπρεπε να ελέγξει προσεκτικά ότι τα έγγραφα που υπέβαλε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν αποκάλυπταν ακούσια την ταυτότητα των ενωσιακών παραγωγών και, ως εκ τούτου, έθεταν σε κίνδυνο την παρασχεθείσα ανωνυμία. Οι έλεγχοι αυτοί ήταν χρονοβόροι. Το CCCME και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν στη διάθεσή τους αρκετό χρόνο για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, μόλις αυτές προστέθηκαν στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας.

(88) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η απουσία αλληλογραφίας στον μη εμπιστευτικό φάκελο μεταξύ της Επιτροπής και της ACEA αποτελούσε σαφή ένδειξη έλλειψης διαφάνειας στην έρευνα, καθώς τα στοιχεία σχετικά με τους μακροοικονομικούς δείκτες υποβάλλονται συνήθως από εμπορικές ενώσεις. Το CCCME ζήτησε από την Επιτροπή να διευκρινίσει τον τρόπο με τον οποίο θα συλλεχθούν και θα αξιολογηθούν τα μακροοικονομικά δεδομένα στο πλαίσιο της έρευνας.

(89) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό. Δεν υπάρχει νομική απαίτηση για την Επιτροπή να λαμβάνει τα στοιχεία σχετικά με τους μακροοικονομικούς δείκτες από εμπορικές ενώσεις, όπως την ACEA. Η Επιτροπή μπορεί να χρησιμοποιεί και άλλες πηγές πληροφόρησης. Οι πηγές αυτές και η αξιολόγηση των μακροοικονομικών δεικτών αναφέρονται στο σημείο με τίτλο «Ζημία». Η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να γνωστοποιήσει την πηγή και τη μεθοδολογία αξιολόγησης των μακροοικονομικών δεικτών πριν από την ολοκλήρωση της έρευνας κατά το προσωρινό στάδιο.

(90) Το CCCME επισήμανε ότι η εταιρεία 29 υπέβαλε ορισμένες πληροφορίες μόνο σε εμπιστευτική έκδοση και ότι, κατά συνέπεια, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν είχαν τη δυνατότητα να κατανοήσουν και να σχολιάσουν τις πληροφορίες που υπέβαλε η εν λόγω εταιρεία. Ως εκ τούτου, το CCCME ζήτησε από την Επιτροπή να καταστήσει διαθέσιμες τις εν λόγω πληροφορίες στον μη εμπιστευτικό φάκελο.

(91) Η Επιτροπή έλεγξε τις πληροφορίες αυτές και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούν να συνοψιστούν με ουσιαστικό τρόπο. Επίσης, η Επιτροπή δεν χρησιμοποίησε τις συγκεκριμένες πληροφορίες στην τρέχουσα έρευνα. Κατά συνέπεια, το αίτημα απορρίφθηκε.

(92) Η μη εμπιστευτική έκδοση των βασικών πληροφοριών που ζητήθηκαν στους πίνακες του ερωτηματολογίου για τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος προστέθηκε —υπό μορφή δεικτών και σε ενοποιημένη βάση (δηλαδή τα συγκεντρωτικά στοιχεία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος)— στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας από την Επιτροπή. Η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να μην προστεθεί μη εμπιστευτική έκδοση των αντίστοιχων πινάκων για κάθε ενωσιακό παραγωγό χωριστά, προκειμένου να προστατευτεί η ανωνυμία της ταυτότητας των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, καθώς υπήρχε κίνδυνος οι τάσεις των δεικτών ανά εταιρεία να αποκαλύψουν ακούσια την ταυτότητα των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος και, ως εκ τούτου, να διακυβεύσουν την ανωνυμία.

(93) Στο πλαίσιο αυτό, το CCCME ζήτησε από την Επιτροπή διευκρινίσεις σχετικά με i) τον τρόπο με τον οποίο η αιτιολόγηση της αλλαγής στην πρακτική της Επιτροπής, η οποία εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 92, τεκμηριώθηκε από τα πραγματικά περιστατικά στο αρχείο υποθέσεων, διότι καθένας από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος υπέβαλε τα στοιχεία του υπό μορφή δεικτών για διάφορους από τους οικονομικούς δείκτες (μεταξύ άλλων για την παραγωγική ικανότητα, την παραγωγή, τον όγκο των πωλήσεων και την αξία για συνδεδεμένα και μη συνδεδεμένα μέρη, και την απασχόληση) για την εξεταζόμενη περίοδο στις απαντήσεις στα έντυπα δειγματοληψίας που συμπεριλήφθηκαν στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας, ii) τον τρόπο με τον οποίο τα επιμέρους στοιχεία υπό μορφή δεικτών και οι τάσεις τους σχετικά με τους υπόλοιπους δείκτες ζημίας θα μπορούσαν να αποκαλύψουν την ταυτότητα ενός ενωσιακού παραγωγού BEV, καθώς και iii) τον τρόπο με τον οποίο τα επιμέρους στοιχεία υπό μορφή δεικτών των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών θα μπορούσαν να επιφέρουν την αποκάλυψη της ταυτότητάς τους δεδομένου ότι τα στοιχεία που αφορούσαν τους οικονομικούς δείκτες και αφορούσαν ειδικά τα BEV δεν ήταν δημόσια διαθέσιμα στις ετήσιες εκθέσεις ή άλλα έγγραφα που υπέβαλαν οι ενωσιακοί παραγωγοί BEV, ενώ οι περισσότεροι από τους ενωσιακούς παραγωγούς BEV είναι επίσης παραγωγοί άλλων τύπων οχημάτων εκτός από BEV.

(94) Ως εκ τούτου, το CCCME ζήτησε από την Επιτροπή να προσθέσει στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας τα ανά εταιρεία στοιχεία υπό μορφή δεικτών των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών BEV του δείγματος, καθώς δεν υπήρχε κίνδυνος ταυτοποίησης των ενωσιακών παραγωγών BEV βάσει των εν λόγω στοιχείων. Επίσης, το CCCME υπενθύμισε ότι οι πληροφορίες αυτές ήταν σημαντικές για την παρουσίαση της άμυνας του CCCME για τους ακόλουθους λόγους: i) η ταυτότητα των ενωσιακών παραγωγών BEV του δείγματος διατηρήθηκε εμπιστευτική και δεν υπάρχει τρόπος να γίνουν γνωστές οι πραγματικές επιδόσεις των εταιρειών και κατά πόσον αντιμετωπίζουν κίνδυνο ζημίας λόγω των εισαγωγών κινεζικών BEV, ii) τα συγκεντρωτικά στοιχεία υπό μορφή δεικτών που διέθεσε η Επιτροπή δεν παρείχαν ουσιαστικές πληροφορίες και φαίνονταν στην πραγματικότητα εσφαλμένα, iii) τα ειδικά ανά εταιρεία στοιχεία υπό μορφή δεικτών θα έδιναν στο CCCME τη δυνατότητα να κατανοήσει την οικονομική κατάσταση των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, δεδομένου ότι τα στοιχεία τους θα αποτελέσουν τη βάση για την αξιολόγηση των μικροοικονομικών δεικτών και της υποτιμολόγησης / πώλησης σε χαμηλότερες τιμές, και iv) παρόλο που το CCCME δεν έχει κανέναν τρόπο να ελέγξει την ακρίβεια των στοιχείων που δήλωσαν οι ενωσιακοί παραγωγοί BEV, με την υποβολή ανά εταιρεία στοιχείων υπό μορφή δεικτών, το CCCME θα ήταν τουλάχιστον σε θέση να συγκρίνει τα στοιχεία που υποβλήθηκαν αρχικά στις απαντήσεις στο έντυπο δειγματοληψίας και αυτά που υποβλήθηκαν στη συνέχεια στις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

(95) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η ενωσιακή αγορά BEV αποτελείται από μικρό αριθμό ομίλων παραγωγών. Υπάρχει σημαντικός όγκος δημόσιων πληροφοριών, καθώς και πολύ λεπτομερείς πληροφορίες που είναι διαθέσιμες βάσει συνδρομής επί πληρωμή όσον αφορά τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV, στις οποίες θα μπορούσε να έχει πρόσβαση το CCCME. Ως εκ τούτου, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος η τάση των οικονομικών και χρηματοπιστωτικών πληροφοριών που ζητούνται από την Επιτροπή στο ερωτηματολόγιο, σε συνδυασμό με ορισμένες πληροφορίες που είναι διαθέσιμες δημόσια και βάσει συνδρομής επί πληρωμή, να δώσει τη δυνατότητα αναγνώρισης των εν λόγω οντοτήτων και, ως εκ τούτου, να θέσει σε κίνδυνο την ανωνυμία.

(96) Επίσης, οι πληροφορίες που ζητήθηκαν στα έντυπα δειγματοληψίας ήταν σημαντικά λιγότερο λεπτομερείς από τις πληροφορίες που ζητήθηκαν στο ερωτηματολόγιο. Για παράδειγμα, όσον αφορά τις οικονομικές και χρηματοπιστωτικές πληροφορίες, στο έντυπο δειγματοληψίας ζητήθηκαν πληροφορίες σχετικά με i) τον όγκο παραγωγής, ii) την παραγωγική ικανότητα, iii) τον συνολικό όγκο και την αξία των πωλήσεων στην Ένωση, iv) τον όγκο και την αξία των πωλήσεων σε συνδεδεμένες εταιρείες και v) τον αριθμό των εργαζομένων. Εκτός από τις πληροφορίες αυτές, ο αντίστοιχος φάκελος με τους ενοποιημένους δείκτες που προστέθηκε στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας περιλάμβανε επίσης πληροφορίες σχετικά με i) τη μέση τιμή πώλησης των συνολικών πωλήσεων, των πωλήσεων στην αγορά της Ένωσης σε μη συνδεδεμένους πελάτες και σε συνδεδεμένους πελάτες, ii) τον όγκο, την αξία και τις τιμές των εξαγωγικών πωλήσεων σε μη συνδεδεμένους και σε συνδεδεμένους πελάτες, iii) το μέσο μοναδιαίο κόστος παραγωγής, iv) το κέρδος προ φόρων στην Ένωση για πωλήσεις σε μη συνδεδεμένους και σε συνδεδεμένους πελάτες, v) τη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, vi) την ποσότητα των τελικών αποθεμάτων, vii) το κόστος εργασίας για τα BEV, viii) τις ταμειακές ροές, ix) το σύνολο πάγιων στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή του υπό έρευνα προϊόντος, x) την απόδοση των επενδύσεων, xi) τη συνολική επένδυση στο υπό έρευνα προϊόν και xii) τη συνολική απόσβεση του υπό έρευνα προϊόντος.

(97) Επίσης, η Επιτροπή πρόσθεσε τον εν λόγω φάκελο στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας αφότου οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος υπέβαλαν την απάντησή τους στο ερωτηματολόγιο. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω φάκελος βασίστηκε σε μη επαληθευμένα στοιχεία. Μετά την επαλήθευση των στοιχείων, η Επιτροπή πρόσθεσε στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας αναθεωρημένο φάκελο. Η Επιτροπή ανέλυσε αυτόν τον ισχυρισμό με βάση τις αναθεωρημένες πληροφορίες και διαπίστωσε ότι δεν ίσχυε πλέον. Επίσης, η Επιτροπή πρόσθεσε στον φάκελο τα ποσοστά αντιπροσωπευτικότητας με βάση τις πωλήσεις και την παραγωγή των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος μετά την επαλήθευση των στοιχείων που υπέβαλαν οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(98) Ως εκ τούτου, με βάση τα ανωτέρω, το αίτημα απορρίφθηκε.

(99) Το CCCME ζήτησε επίσης, εναλλακτικά προς το υποβληθέν αίτημα που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 94, να παράσχει η Επιτροπή τα συγκεντρωτικά στοιχεία των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος για καθέναν από τους δείκτες ζημίας σε απόλυτους αριθμούς ή εύρη αριθμητικών τιμών.

(100) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 95, η Επιτροπή παρουσίασε τους μικροοικονομικούς δείκτες σε απόλυτες τιμές στο σημείο με τίτλο «Ζημία». Οι υπόλοιποι μακροοικονομικοί δείκτες που παρουσίασε επίσης η Επιτροπή στο σημείο «Ζημία» δεν βασίζονται μόνο στα στοιχεία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, αλλά ολόκληρης της Ένωσης, όπως εξηγείται στο σημείο «Ζημία». Κατά συνέπεια, το αίτημα απορρίφθηκε.

(101) Όσον αφορά τον όγκο πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, το CCCME ζήτησε από την Επιτροπή να παράσχει i) το ποσοστό των πωλήσεων των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες και σε συνδεδεμένες εταιρείες κατά την εξεταζόμενη περίοδο στην Ένωση και εκτός της Ένωσης· ii) τη γεωγραφική κάλυψη των πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών σε συνδεδεμένα και σε μη συνδεδεμένα μέρη· iii) κατά πόσον όλες οι ενωσιακές πωλήσεις στα συνδεδεμένα μέρη πραγματοποιήθηκαν σε συνδεδεμένες οντότητες που έχουν συμπληρώσει το παράρτημα I του ερωτηματολογίου· και iv) το ποσοστό της συνολικής ενωσιακής παραγωγής των τεσσάρων ενωσιακών παραγωγών του δείγματος που εξήχθη σε κάθε έτος της εξεταζόμενης περιόδου. Επίσης, το CCCME ισχυρίστηκε ότι, εάν δεν έχουν συμπληρώσει όλες οι συνδεδεμένες εταιρείες το παράρτημα I, αυτό θα σήμαινε ότι οι πωλήσεις στους ανεξάρτητους πελάτες δεν ήταν ίσες με το 38 % των πωλήσεων στην Ένωση, όπως ανέφερε η Επιτροπή στο σημείωμα για τον φάκελο σχετικά με το δείγμα των ενωσιακών παραγωγών.

(102) Όσον αφορά τις πωλήσεις σε μη συνδεδεμένες και σε συνδεδεμένες εταιρείες στην Ένωση, η Επιτροπή παρέσχε πρόσθετες διευκρινίσεις στο σημείωμα για τον φάκελο της 4ης Ιουνίου 2024 ([17]), στο οποίο ανέφερε ότι συνέλεξε τα εν λόγω στοιχεία πωλήσεων στο επίπεδο της τιμής στον πρώτο μη συνδεδεμένο πελάτη και ενοποίησε τις εν λόγω πωλήσεις με τις πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες. Όσον αφορά τις πωλήσεις εκτός της Ένωσης, υπενθυμίζεται ότι σκοπός της έρευνας είναι, μεταξύ άλλων, η αξιολόγηση της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κατάστασης της παραγωγής και των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην Ένωση και όχι εκτός της Ένωσης. Ο αντίκτυπος των εξαγωγών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 1183 έως 1185. Επίσης, η γεωγραφική κάλυψη των πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος είναι εκ φύσεως εμπιστευτική, και, επίσης, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς δεν κλήθηκαν να υποβάλουν τις εν λόγω πληροφορίες στον μη εμπιστευτικό φάκελο. Επιπρόσθετα, το CCCME δεν εξήγησε τους λόγους για τους οποίους οι συγκεκριμένες πληροφορίες είναι συναφείς.

(103) Το CCCME ζήτησε επίσης από την Επιτροπή να παράσχει την αναλογία της παραγωγικής ικανότητας και της παραγωγής BEV και άλλων τύπων οχημάτων κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(104) Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η τρέχουσα έρευνα καλύπτει μόνο τα BEV και, ως εκ τούτου, η παραγωγική ικανότητα και η παραγωγή άλλων οχημάτων από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος ήταν άνευ σημασίας. Κατά συνέπεια, το αίτημα απορρίφθηκε.

(105) Το CCCME ζήτησε από την Επιτροπή να παράσχει τον κατάλογο των κρατών μελών που καλύπτονται από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος, υποστηρίζοντας ότι η γεωγραφική θέση των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος έχει γνωστοποιηθεί σε περιπτώσεις στις οποίες διατηρήθηκε η ανωνυμία των ενωσιακών παραγωγών.

(106) Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι υπάρχει μικρός αριθμός ομίλων παραγωγών BEV στην Ένωση. Επιπρόσθετα, η τοποθεσία των μονάδων παραγωγής τους αποτελεί δημόσια πληροφορία. Ως εκ τούτου, στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκαλύψει την τοποθεσία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, καθώς αυτό θα μπορούσε να καταστήσει δυνατή την αναγνώριση των αντίστοιχων οντοτήτων και, ως εκ τούτου, θα έθετε σε κίνδυνο την ανωνυμία. Κατά συνέπεια, το αίτημα απορρίφθηκε.

(107) Το CCCME ζήτησε επίσης από την Επιτροπή να παράσχει i) συνδυαστικό κατάλογο των αριθμών ελέγχου προϊόντος (στο εξής: PCN) που πωλήθηκαν από τους τέσσερις ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος κατά την εξεταζόμενη περίοδο στην Ένωση και εκτός της Ένωσης, με διάκριση μεταξύ των πωλήσεων σε συνδεδεμένες εταιρείες και σε μη συνδεδεμένες εταιρείες, ii) τα τμήματα της αγοράς που καλύπτονται από τις πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών BEV σε συνδεδεμένες και μη συνδεδεμένες οντότητες στην Ένωση και εκτός της Ένωσης και iii) τα χαρακτηριστικά του προϊόντος που ζητούνται στον πίνακα με τίτλο «χαρακτηριστικά του προϊόντος» στο ερωτηματολόγιο για τους ενωσιακούς παραγωγούς.

(108) Η Επιτροπή επισήμανε ότι, στο ερωτηματολόγιο, ζήτησε πληροφορίες σε επίπεδο PCN μόνο για την περίοδο έρευνας και όχι για ολόκληρη την εξεταζόμενη περίοδο. Αυτό ίσχυε τόσο για τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος όσο και για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος. Επομένως, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να παράσχει στο CCCME πληροφορίες που δεν διέθετε. Επιπρόσθετα, οι πληροφορίες σχετικά με τους PCN και τα χαρακτηριστικά του προϊόντος για κάθε ενωσιακό παραγωγό και Κινέζο παραγωγό-εξαγωγέα του δείγματος είναι από τη φύση τους εμπιστευτικές και, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατό να προστεθούν στον μη εμπιστευτικό φάκελο της έρευνας. Όταν οι PCN δεν είναι εμπιστευτικοί, κατά κανόνα γνωστοποιούνται στην ατομική κοινοποίηση προς τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος και τους ενωσιακούς παραγωγούς. Όσον αφορά τα τμήματα της αγοράς, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 1040 έως 1048, η Επιτροπή δεν έκρινε αναγκαίο να διενεργήσει ανάλυση της κατάτμησης της αγοράς. Κατά συνέπεια, το αίτημα απορρίφθηκε.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Παρατηρήσεις σχετικά με την έναρξη της έρευνας*

(109) Παρατηρήσεις σχετικά με την έναρξη της έρευνας υποβλήθηκαν από την κινεζική κυβέρνηση, το CCCME και την εταιρεία 24.

(110) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η έρευνα είναι αμιγώς πολιτικής φύσης και εισάγει διακρίσεις, καθώς και ότι η ίδια η ΕΕ έχει χορηγήσει επιδοτήσεις δισεκατομμυρίων ευρώ για τη δημιουργία αλυσίδας εφοδιασμού BEV τα τελευταία έτη και θα συνεχίσει να επιδοτεί τον κλάδο παραγωγής BEV στο μέλλον. Η κινεζική κυβέρνηση θεώρησε ότι η παρούσα έρευνα είναι επιζήμια για την ανάπτυξη του παγκόσμιου κλάδου παραγωγής BEV, ιδίως δεδομένου ότι η κινεζική και η ενωσιακή αλυσίδα εφοδιασμού BEV είναι αλληλεξαρτώμενες και βαθιά ενοποιημένες, και θα προκαλέσει εμπόδια στις διμερείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

(111) Δεν είναι όλες οι επιδοτήσεις αντισταθμίσιμες βάσει της συμφωνίας ΕΑΜ και η παρούσα έρευνα περιορίζεται στις επιδοτήσεις που παρέχονται στην Κίνα προς όφελος των παραγωγών-εξαγωγέων του οικείου προϊόντος. Σε κάθε περίπτωση, οι ισχυρισμοί της κινεζικής κυβέρνησης δεν επηρεάζουν τα προσωρινά συμπεράσματα της Επιτροπής ότι η κινεζική κυβέρνηση έχει χορηγήσει επιδοτήσεις στους παραγωγούς-εξαγωγείς BEV που είναι αντισταθμίσιμες σύμφωνα με τη συμφωνία ΕΑΜ και τον βασικό κανονισμό. Αντίθετα με τον ισχυρισμό της κινεζικής κυβέρνησης, οι κινεζικές αντισταθμίσιμες επιδοτήσεις δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό ο οποίος θα μπορούσε μόνο να εμποδίσει την ανάπτυξη του παγκόσμιου κλάδου παραγωγής BEV, ιδίως του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Οι διμερείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής δεν μπορούν να βασιστούν στον αθέμιτο ανταγωνισμό επιδοτούμενων BEV που πωλούνται σε χαμηλές τιμές, αλλά θα πρέπει να βασίζονται σε ίσους όρους ανταγωνισμού, στο πλαίσιο των οποίων ο θεμιτός ανταγωνισμός και η καινοτομία θα προωθούν την πράσινη μετάβαση. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(112) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι δεν της δόθηκε ουσιαστική και κατάλληλη ευκαιρία, κατά την έννοια του άρθρου 13.1 της συμφωνίας ΕΑΜ, για διαβουλεύσεις πριν από την έναρξη της διαδικασίας, δεδομένου ότι η Επιτροπή ανακοίνωσε δημόσια την έναρξη της έρευνας προτού καλέσει την κινεζική κυβέρνηση για διαβουλεύσεις, οι οποίες προγραμματίστηκαν κατά τη διάρκεια περιόδου εθνικής αργίας στην Κίνα, γεγονός που έθιξε την ικανότητα της κινεζικής κυβέρνησης να διεξαγάγει κατάλληλες διαβουλεύσεις. Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε επίσης ότι δεν της παρασχέθηκαν πληροφορίες ή αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά το πεδίο κάλυψης του προϊόντος, τις ειδικές περιστάσεις που δικαιολογούν την αυτεπάγγελτη έρευνα, τη σύνθεση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, καθώς και πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζονται οι ισχυρισμοί περί επιδοτήσεων, στοιχεία σχετικά με τον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας και στοιχεία στα οποία βασίζεται η αιτιώδης συνάφεια. Επίσης, οι διαβουλεύσεις πριν από την έναρξη της διαδικασίας δεν κάλυψαν όλα τα εικαζόμενα καθεστώτα επιδοτήσεων.

(113) Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού και το άρθρο 13.1 της συμφωνίας ΕΑΜ, η Επιτροπή κάλεσε την κινεζική κυβέρνηση σε διαβουλεύσεις με στόχο την αποσαφήνιση της κατάστασης όσον αφορά τις εικαζόμενες επιδοτήσεις πριν από την έναρξη της έρευνας. Η ανακοίνωση της προέδρου της Επιτροπής στην ομιλία της για την κατάσταση της Ένωσης στις 13 Σεπτεμβρίου 2023 ότι η Επιτροπή ξεκινούσε έρευνα κατά των επιδοτήσεων για τα ηλεκτρικά οχήματα που προέρχονται από την Κίνα δεν συνιστά έναρξη της έρευνας. Η κινεζική κυβέρνηση έλαβε στις 22 Σεπτεμβρίου 2023 ρηματική διακοίνωση, με την οποία η κινεζική κυβέρνηση ενημερώθηκε για την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να κινήσει αυτεπάγγελτη διαδικασία κατά των επιδοτήσεων. Αυτό συνέβη πριν από την περίοδο εθνικής αργίας στην Κίνα. Μαζί με την εν λόγω ρηματική διακοίνωση, η κινεζική κυβέρνηση έλαβε περίληψη των επιδοτήσεων και του κινδύνου πρόκλησης ζημίας, στην οποία παρέχονταν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων, ζημίας και αιτιώδους συνάφειας. Ούτε το άρθρο 11 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού ούτε το άρθρο 13.1 της συμφωνίας ΕΑΜ απαιτούν από την Επιτροπή να αποστείλει στην κινεζική κυβέρνηση τον πλήρη φάκελο της αυτεπάγγελτης έναρξης της διαδικασίας πριν από την έναρξη της έρευνας. Τα καθεστώτα που, κατά τους ισχυρισμούς, δεν καλύφθηκαν στις διαβουλεύσεις δεν είναι άλλες εντοπισθείσες επιδοτήσεις, αλλά εμπίπτουν σε καθεστώτα που συζητήθηκαν μεταξύ της Επιτροπής και της κινεζικής κυβέρνησης κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(114) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι τα δικαιώματά της υπεράσπισης επηρεάστηκαν από την άρνηση της Επιτροπής να χορηγήσει κατάλληλη παράταση της προθεσμίας, ενώ η ίδια παρέσχε διάφορους λόγους για την παράταση αυτή.

(115) Η ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας ορίζει στο σημείο 9 ότι παράταση των προθεσμιών θα πρέπει να ζητείται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και θα χορηγείται μόνο εάν αυτό δικαιολογείται δεόντως για βάσιμους λόγους. Επιπλέον, διευκρινίζει ότι, όσον αφορά τις προθεσμίες για την υποβολή άλλων πληροφοριών εκτός από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, οι παρατάσεις θα περιορίζονται σε 3 ημέρες, εκτός εάν καταδειχθεί η ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων. Η κινεζική κυβέρνηση δεν κατέδειξε τέτοιου είδους εξαιρετικές περιστάσεις που να δικαιολογούν παράταση της προθεσμίας άνω των 3 ημερών. Λόγω του Σαββατοκύριακου που συνέπεσε με την εν λόγω παράταση των 3 ημερών, δόθηκε στην κινεζική κυβέρνηση παράταση 4 ημερολογιακών ημερών. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(116) Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι δεν πληρούνταν οι απαιτήσεις για την έναρξη αυτεπάγγελτης έρευνας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού. Σύμφωνα με την κινεζική κυβέρνηση και το CCCME, η Επιτροπή δεν απέδειξε την ύπαρξη ειδικών περιστάσεων που θα δικαιολογούσαν την έναρξη έρευνας χωρίς να έχει ληφθεί γραπτή καταγγελία από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ή για λογαριασμό του. Η κινεζική κυβέρνηση υποστήριξε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV θα μπορούσε να έχει υποβάλει ο ίδιος καταγγελία και το γεγονός ότι δεν το έπραξε αποτελεί σαφή απόδειξη ότι δεν υπάρχουν εξαιρετικές και ειδικές περιστάσεις που να δικαιολογούν την αυτεπάγγελτη έναρξη της έρευνας. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι, σύμφωνα με δημοσιεύματα στον Τύπο, οι ενωσιακοί παραγωγοί BEV αντιτάχθηκαν δημόσια στην τρέχουσα έρευνα και αυτό αποτελεί σαφή απόδειξη ότι δεν υπάρχουν εξαιρετικές και ειδικές περιστάσεις που να δικαιολογούν την αυτεπάγγελτη έναρξη της διαδικασίας.

(117) Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή αιτιολόγησε επαρκώς την αυτεπάγγελτη έναρξη της διαδικασίας. Ιδίως, η Επιτροπή έκρινε ότι η ταχεία διείσδυση στην αγορά των επιδοτούμενων και πωλούμενων σε χαμηλές τιμές εισαγωγών κινεζικών BEV, η οποία απειλεί να βλάψει ανεπανόρθωτα τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, ήταν ειδικού χαρακτήρα ο οποίος δικαιολογούσε την έναρξη αυτεπάγγελτης έρευνας. Η επιδότηση του κινεζικού τομέα BEV προκάλεσε μεγάλη και επιταχυνόμενη εισροή εισαγωγών BEV κινεζικής παραγωγής στην αγορά της Ένωσης, σε τιμές που συμπιέζουν τις τιμές ή αποτρέπουν τις αυξήσεις τιμών οι οποίες, σε διαφορετική περίπτωση, θα σημειώνονταν, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV η οποία ενδεχομένως να είναι αμετάκλητη λόγω της τεχνολογικής ανάπτυξης και του επιπέδου χρηματοδότησης της έρευνας και ανάπτυξης που απαιτούνται. Η δυνατότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV να υποβάλει ο ίδιος καταγγελία δεν επηρεάζει το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, υπήρχαν ειδικές περιστάσεις που δικαιολογούν την αυτεπάγγελτη έναρξη της έρευνας. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή δεν σχολιάζει δημοσιεύματα του Τύπου. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(118) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι το έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας δεν περιείχε στοιχεία που να αποδεικνύουν προτιμησιακή δανειοδότηση και ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων, περιείχε ανεπαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την παροχή επιχορηγήσεων, δεν περιείχε αποδεικτικά στοιχεία για την παροχή αγαθών και υπηρεσιών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, δεν περιείχε αποδεικτικά στοιχεία για τη διερεύνηση παραίτησης του Δημοσίου από απαίτηση σε έσοδο που κανονικά του οφείλεται ή μη είσπραξη τέτοιου εσόδου, ενώ περιλάμβανε εσφαλμένη κατανόηση της έννοιας των εκπτώσεων φόρου εξαγωγών.

(119) Τα αποδεικτικά στοιχεία που περιλαμβάνονταν στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας αποτελούσαν τις πληροφορίες που είχε εύλογα στη διάθεσή της η Επιτροπή πριν από την έναρξη της έρευνας. Όπως καταδεικνύεται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, το οποίο περιέχει την εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που είχε στη διάθεσή της όσον αφορά την Κίνα και βάσει των οποίων η Επιτροπή προέβη στην έναρξη της έρευνας, υπήρχαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία στο στάδιο έναρξης της διαδικασίας σύμφωνα με τα οποία οι εικαζόμενες επιδοτήσεις ήταν αντισταθμίσιμες ως προς την ύπαρξη, το ύψος και τη φύση τους. Η Επιτροπή παρέσχε τη νομική βάση για όλα τα διαφορετικά καθεστώτα για τα οποία προβλήθηκαν ισχυρισμοί στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, αναφέρθηκε στην ιδιαιτερότητα των εν λόγω καθεστώτων επιδοτήσεων στον τομέα των BEV και, στον βαθμό που είχε σχετική πρόσβαση, παρέσχε λεπτομερείς πληροφορίες από δημόσια διαθέσιμες πηγές, σχετικά με τα ποσά των επιδοτήσεων που είχε χορηγήσει η κινεζική κυβέρνηση στους παραγωγούς-εξαγωγείς BEV. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι διέθετε επαρκή στοιχεία που να αποδεικνύουν αντισταθμίσιμες επιδοτήσεις σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό και τη συμφωνία ΕΑΜ.

(120) Η κινεζική κυβέρνηση δήλωσε ότι, σε έρευνες που ξεκινούν βάσει καταγγελίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, τα ερωτήματα σχετικά με τις εισαγωγές των ενωσιακών παραγωγών από την υπό έρευνα χώρα και τις σχέσεις τους με τους παραγωγούς-εξαγωγείς, καθώς και τις δραστηριότητές τους στην Ένωση, επαληθεύονται γενικά από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εξέτασης της νομιμοποίησης που διεξάγεται πριν από την έναρξη της έρευνας. Ως εκ τούτου, η κινεζική κυβέρνηση ζήτησε από την Επιτροπή i) να διευκρινίσει αν η Επιτροπή έλαβε υπόψη στον ορισμό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας το γεγονός ότι ορισμένοι ενωσιακοί παραγωγοί έχουν μονάδες παραγωγής στην Κίνα, ανήκουν σε κινεζικές εταιρείες ή έχουν μικρή παραγωγή στην Ένωση, ii) να παρουσιάσει τη σύνθεση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV όσον αφορά τον αριθμό των παραγωγών και ομίλων παραγωγών, τον συνολικό όγκο της ενωσιακής παραγωγής BEV και τον συνολικό όγκο και την αξία των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV κάθε έτος της εξεταζόμενης περιόδου, iii) να διευκρινίσει αν η Επιτροπή απέκλεισε οποιουσδήποτε ενωσιακούς παραγωγούς BEV από τον κατάλογο των 12 παραγωγών που αναφέρονται στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, iv) να παράσχει τον συνολικό όγκο και την αξία των εισαγωγών των ενωσιακών παραγωγών BEV από την Κίνα και άλλες χώρες εκτός της Κίνας, και v) να παράσχει τον όγκο και την αξία, ακόμη και με τη μορφή εύρους τιμών, των εισαγωγών των ενωσιακών παραγωγών BEV από την Κίνα σε σύγκριση με το σύνολο της παραγωγής και των πωλήσεών τους στην ΕΕ.

(121) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η τρέχουσα έρευνα κινήθηκε αυτεπαγγέλτως και όχι βάσει καταγγελίας. Ως εκ τούτου, στην τρέχουσα έρευνα η Επιτροπή δεν χρειάστηκε να προβεί σε διαδικασία εξέτασης της νομιμοποίησης. Συνάγεται ότι τα αιτήματα της κινεζικής κυβέρνησης για διευκρινίσεις και τα αιτήματα παροχής πληροφοριών που συνδέονται με το έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας δεν ήταν συναφή στο πλαίσιο αυτό και, ως εκ τούτου, απορρίφθηκαν.

(122) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε επιλεκτικά και αδικαιολόγητα διάφορες βάσεις δεδομένων, όπως την Global Trade Atlas (στο εξής: GTA), την Eurostat και την S&P Global Mobility για διάφορες πτυχές της εκτίμησης της ζημίας, χωρίς να προσπαθήσει να ελέγξει τη συμφωνία των πληροφοριών ή να εξηγήσει πώς ή γιατί ένα συγκεκριμένο σύνολο δεδομένων ήταν κατάλληλο για ένα συγκεκριμένο μέρος της εκτίμησης της ζημίας.

(123) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό. Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της πριν από την έναρξη της έρευνας. Εκτός από την Eurostat, οι άλλες δύο βάσεις δεδομένων δεν ανήκουν στην Επιτροπή και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να ελέγξει πλήρως τη συμφωνία των πληροφοριών που περιέχονταν στις εν λόγω βάσεις δεδομένων. Επίσης, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή εξήγησε ότι, στις περιπτώσεις που ήταν εφικτό, διασταύρωσε τις πληροφορίες στις εν λόγω βάσεις δεδομένων και τις προσάρμοσε, όταν ήταν αναγκαίο, με βάση άλλες πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της. Η Επιτροπή εξήγησε επίσης ότι τα στοιχεία της S&P Global Mobility παρείχαν λεπτομερέστερη εικόνα των τύπων BEV που πωλούνταν στην αγορά της Ένωσης και εξήγησε τις δύο ενότητες δεδομένων που χρησιμοποίησε. Επίσης, η βάση δεδομένων της Eurostat χρησιμοποιήθηκε για τον όγκο των εισαγωγών BEV από την Κίνα, ενώ η GTA χρησιμοποιήθηκε για τον όγκο των εξαγωγών της Κίνας στην Ένωση. Ο όγκος των εισαγωγών BEV από την Κίνα στην Ένωση και ο όγκος των εξαγωγών BEV από την Κίνα στην Ένωση δεν είναι ίδιοι, καθώς βασίζονται σε στοιχεία που αναφέρονται από διαφορετικές τελωνειακές αρχές. Επιπλέον, ανεξάρτητα από την πηγή των πληροφοριών, το συμπέρασμα ήταν το ίδιο, δηλαδή ο όγκος των εισαγωγών/εξαγωγών BEV από την Κίνα αυξήθηκε κατά την περίοδο που καλύπτεται από το έγγραφο έναρξης της διαδικασίας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(124) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή είχε συγκρίνει σε εξαμηνιαία βάση τα στοιχεία για το 2023 με προηγούμενα πλήρη έτη, όπως το 2020, το 2021 και το 2022, προκειμένου να εξαγάγει συμπεράσματα σχετικά με τις τιμές των κινεζικών εισαγωγών, το μερίδιο αγοράς τους και τις επιπτώσεις τους όσον αφορά τις τιμές στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV, προκειμένου να εκτιμήσει τις μελλοντικές επιπτώσεις των εν λόγω εισαγωγών στις τιμές, καθώς και την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV, και ότι η εν λόγω εκτίμηση δεν ήταν αντικειμενική.

(125) Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως περίοδο αξιολόγησης τα πλήρη έτη 2020, 2021 και 2022 και το πρώτο εξάμηνο του 2023, με δεδομένο ότι η έρευνα ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2023, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 1. Για την αξιολόγηση της τάσης των δεικτών ζημίας που ως προς τον όγκο, όπως τον όγκο των εισαγωγών, των πωλήσεων, των εξαγωγών, της παραγωγής και της κατανάλωσης, η Επιτροπή υπολόγισε δείκτη μόνο για τα πλήρη έτη, λαμβάνοντας υπόψη ως έτος βάσης το 2020. Η Επιτροπή δεν υπολόγισε δείκτη για το πρώτο εξάμηνο του 2023, χρησιμοποιώντας ως έτος βάσης ολόκληρο το έτος 2020, δεδομένου ότι, για έναν δείκτη όγκου, η περίοδος αξιολόγησης και το έτος βάσης θα πρέπει να ταυτίζονται (δηλαδή ένα εξάμηνο δεν μπορεί να συγκριθεί με ένα ολόκληρο έτος). Οι μέσες τιμές δεν αποτελούν δείκτη όγκου και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή υπολόγισε δείκτη και για το πρώτο εξάμηνο του 2023 χρησιμοποιώντας ως έτος βάσης ολόκληρο το 2020. Η εν λόγω αξιολόγηση είναι απολύτως αντικειμενική για κλάδους όπως ο κλάδος παραγωγής BEV, στον οποίο η τιμή πώλησης δεν διαφέρει ανάλογα με την εποχή, και εφόσον γνωστοποιείται η αντίστοιχη χρονική περίοδος. Όσον αφορά τα μερίδια αγοράς, η Επιτροπή υπολόγισε τα μερίδια αγοράς για κάθε πλήρες έτος (2020, 2021 και 2022) καθώς και για το πρώτο εξάμηνο του 2023, και εξήγησε πώς εξελίχθηκε το μερίδιο αγοράς κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Όσον αφορά τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας σχετικά με τις επιπτώσεις των κινεζικών εισαγωγών στις τιμές στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV και τις εκτιμώμενες μελλοντικές επιπτώσεις των εν λόγω εισαγωγών στις τιμές, η κινεζική κυβέρνηση δεν εξήγησε στα συμπεράσματά της γιατί ακριβώς η Επιτροπή δεν ήταν αντικειμενική. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(126) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι τα στοιχεία για τον όγκο πωλήσεων και τις τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής βασίζονταν σε διαφορετικές πηγές και σύνολα δεδομένων και, ως εκ τούτου, ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής δεν ήταν αντικειμενική. Το CCCME ισχυρίστηκε ότι το γεγονός ότι η Επιτροπή χρησιμοποίησε διαφορετικά σύνολα δεδομένων για διαφορετικές πτυχές της εκτίμησης της ζημίας κατέστησε αδύνατη τη διαμόρφωση ακριβούς εικόνας της κατάστασης στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV.

(127) Η Επιτροπή διαφώνησε με τους ισχυρισμούς αυτούς. Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονταν στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας βασίζονταν σε πληροφορίες που είχε εύλογα στη διάθεσή της η Επιτροπή πριν από την έναρξη της έρευνας. Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή χρειάστηκε να χρησιμοποιήσει διάφορες βάσεις δεδομένων, όπως η Eurostat, η GTA η S&P Global Mobility, καθώς δεν υπήρχε ενιαία βάση δεδομένων που να περιλάμβανε όλες τις πληροφορίες που χρειαζόταν η Επιτροπή για την αξιολόγησή της. Το γεγονός ότι ο όγκος πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν βασίστηκε στην ίδια βάση δεδομένων με τις τιμές πώλησης δεν καθιστά την αξιολόγηση της Επιτροπής μη αντικειμενική. Όπως εξηγήθηκε στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η βάση δεδομένων που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για την αξιολόγηση της τάσης των τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν ανέφερε την καταγωγή των αυτοκινήτων. Αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για τα BEV που κατασκευάζονται από τον όμιλο Tesla, καθώς ορισμένα μοντέλα BEV του εν λόγω ομίλου θα μπορούσαν να κατασκευάζονται τόσο στην Κίνα όσο και στην Ένωση. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(128) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ζήτησαν από την Επιτροπή i) να παράσχει περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με τις ενότητες δεδομένων και τις εκθέσεις της S&P Global Mobility που χρησιμοποιήθηκαν από την Επιτροπή στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, και συγκεκριμένα όσον αφορά τη μεθοδολογία της S&P Global Mobility για τη συλλογή δεδομένων όγκου και αξίας πωλήσεων, συμπεριλαμβανομένης της βάσης επί της οποίας έγινε η συλλογή των δεδομένων, της πηγής και του κατά πόσον τα δεδομένα περιλαμβάνουν εκτιμήσεις και, εάν περιλαμβάνουν, τη φύση των εκτιμήσεων· και ii) να δημοσιοποιήσει τα υποκείμενα δεδομένα της S&P Global Mobility που έχει διαλέξει/επιλέξει η Επιτροπή βάσει συγκεκριμένων παραμέτρων. Αναφέρθηκε επίσης ότι, παρόλο που τα στοιχεία της S&P Global Mobility δημοσιεύονταν επί πληρωμή, η εν λόγω βάση δεδομένων θα μπορούσε να εξομοιωθεί με την GTA και ότι, καθώς στις έρευνες αντιντάμπινγκ η Επιτροπή αποκαλύπτει λεπτομερή στοιχεία από την GTA (στο πλαίσιο της επιλογής αντιπροσωπευτικής χώρας), όπως και στην περίπτωση της GTA, η Επιτροπή θα πρέπει να παράσχει τα λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις ενότητες δεδομένων της S&P Global Mobility. Το CCCME υποστήριξε επίσης ότι τα υποκείμενα δεδομένα της βάσης S&P Global Mobility και οι πληροφορίες σχετικά με την πηγή και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκαν για τη συλλογή δεδομένων όσον αφορά τον όγκο και την αξία των πωλήσεων BEV και την καταγωγή τους είναι καίριας σημασίας για να μπορέσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη να επαληθεύσουν την αξιοπιστία των δεδομένων που χρησιμοποιούνται από την Επιτροπή. Το CCCME ισχυρίστηκε ότι δεν ήταν σαφές αν τα δεδομένα της βάσης S&P Global Mobility συμφωνούν μεταξύ των δύο ενοτήτων που χρησιμοποιήθηκαν από την Επιτροπή και καλύπτουν καταρχάς όλες τις πωλήσεις BEV κινεζικής και ενωσιακής παραγωγής στην Ένωση.

(129) Όπως εξηγήθηκε στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε δύο ενότητες δεδομένων από τη βάση S&P Global Mobility προκειμένου να αξιολογήσει τις εισαγωγές κινεζικών BEV στην Ένωση. Η μια δεδομένων (ενότητα 1) βασίστηκε σε στοιχεία σχετικά με τον όγκο παραγωγής για πωλήσεις στην αγορά της Ένωσης. Στην ενότητα αυτή, η Επιτροπή ήταν σε θέση να προσδιορίσει την ακριβή τοποθεσία κατασκευής ενός συγκεκριμένου μοντέλου BEV που προοριζόταν να πωληθεί στην αγορά της Ένωσης. Αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για τα μοντέλα BEV που πωλούνταν στην αγορά της Ένωσης, αλλά παράγονταν σε διάφορες χώρες (όχι μόνο στην Κίνα), όπως, για παράδειγμα, τα μοντέλα του ομίλου Tesla. Μια άλλη ενότητα δεδομένων (ενότητα 2) βασίστηκε σε στοιχεία σχετικά με τις πωλήσεις BEV στην αγορά της Ένωσης. Ωστόσο, στην ενότητα αυτή δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστεί η ακριβής τοποθεσία κατασκευής ενός συγκεκριμένου μοντέλου αυτοκινήτου. Όπως τονίστηκε από την κινεζική κυβέρνηση, τα στοιχεία της βάσης S&P Global Mobility δημοσιεύονται επί πληρωμή και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να κοινοποιήσει τα υποκείμενα στοιχεία. Το επίπεδο των δεδομένων της βάσης S&P Global Mobility (παραγωγή για πωλήσεις στην Ένωση ανά παραγωγό, μοντέλο οχημάτων κ.λπ.) δεν είναι συγκρίσιμο με τις πληροφορίες που κοινοποιεί η Επιτροπή από τη βάση δεδομένων GTA (στοιχεία εισαγωγών) για την επιλογή της αντιπροσωπευτικής χώρας στο πλαίσιο έρευνας αντιντάμπινγκ. Παρ' όλα αυτά, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME μπορούν να αγοράσουν τα δεδομένα από την S&P Global Mobility. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή παρατήρησε ότι το CCCME είχε ήδη πρόσβαση στα δεδομένα της ενότητας 2 της βάσης S&P Global Mobility, καθώς τα εν λόγω δεδομένα χρησιμοποιήθηκαν στην ανάλυση που υποβλήθηκε στο παράρτημα Ι των παρατηρήσεων του CCCME της 20ής Δεκεμβρίου 2023. Κατά συνέπεια, το αίτημα απορρίφθηκε.

(130) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή κατέταξε τα ενωσιακά BEV σε διάφορα τμήματα, αλλά δεν παρείχε πληροφορίες σχετικά με τα κινεζικά BEV και το κατά πόσον είναι συγκρίσιμα με τα ενωσιακά BEV σε κάθε τμήμα. Επίσης, το CCCME ισχυρίστηκε ότι, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, δεν λήφθηκε υπόψη ο ανταγωνισμός και η δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των κινεζικών BEV και των BEV που παράγονται από τους ενωσιακούς παραγωγούς στην Ένωση σε κάθε τμήμα. Το CCCME ισχυρίστηκε επίσης ότι, σε κάθε τμήμα, θα μπορούσαν να υπάρχουν διαφορετικά μοντέλα και τύποι αμαξώματος των BEV, όπως αυτοκίνητα και SUV, και αυτή η διαφορά στους τύπους αμαξώματος επηρέασε τη συγκρισιμότητα των τιμών, καθώς και ότι η διαφορά στους τύπους αμαξώματος, μεταξύ άλλων παραγόντων, καθιστά επίσης κατά πάσα πιθανότητα τα μοντέλα BEV εντός ενός συγκεκριμένου τμήματος μη συγκρίσιμα.

(131) Τα τμήματα (όσον αφορά τους τύπους προϊόντος) που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για τη σύγκριση των τιμών δεν δημιουργήθηκαν από την Επιτροπή στην τρέχουσα έρευνα. Οι πληροφορίες σχετικά με τα τμήματα ήταν διαθέσιμες στα δεδομένα που ανακτήθηκαν από την S&P Global Mobility, καθώς όλα τα BEV που πωλούνται στην αγορά της Ένωσης κατατάσσονται στα εν λόγω τμήματα από άλλα τρίτα μέρη, όπως παραγωγοί, έμποροι αυτοκινήτων, εταιρείες ενοικίασης κ.λπ. Τα τμήματα αυτά ισχύουν τόσο για BEV που κατασκευάζονται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής όσο και για BEV που εισάγονται από την Κίνα. Επιπρόσθετα, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να προβεί σε διεξοδική συγκριτική αξιολόγηση μεταξύ των BEV που εισάγονται από την Κίνα και των BEV που παράγονται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Η εν λόγω σύγκριση πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της έρευνας με βάση τους PCN που καλούνται να υποβάλουν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος και οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(132) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME υποστήριξαν ότι, για την εξέλιξη των τιμών των κινεζικών BEV στην αγορά της Ένωσης, η Επιτροπή είχε χρησιμοποιήσει τα στοιχεία της Eurostat, τα οποία περιλάμβαναν αυτοεισαγωγές από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι τιμές μειώθηκαν κατά 2 % κατά την περίοδο 2020 και το πρώτο εξάμηνο του 2023, αλλά αγνόησε το γεγονός ότι τα στοιχεία της S&P Global Mobility κατέδειξαν αύξηση της σταθμισμένης μέσης τιμής πώλησης των εισαγωγών κινεζικών BEV κατά 3 % μεταξύ του 2022 και του πρώτου εξαμήνου του 2023. Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε επιπλέον ότι, επειδή η πλειονότητα των εισαγωγών από την Κίνα πραγματοποιούνταν από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σε τιμές μεταβίβασης, δεν μπορεί να γίνει ουσιαστική αξιολόγηση των τιμών εισαγωγής κινεζικών BEV με βάση τα στοιχεία της Eurostat.

(133) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι ισχυρισμοί της κινεζικής κυβέρνησης ήταν αντιφατικοί. Αφενός, ισχυρίστηκε ότι δεν ήταν αντικειμενικό να συγκρίνει η Επιτροπή τις μέσες τιμές μιας εξαμηνιαίας περιόδου με τις μέσες τιμές ενός έτους, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 124, και, αφετέρου, επέκρινε την Επιτροπή για το ότι δεν έλαβε υπόψη στην ανάλυσή της την αύξηση των τιμών κατά το πρώτο εξάμηνο του 2023 σε σύγκριση με το 2022. Επιπλέον, κατά την αξιολόγηση της τάσης των τιμών εισαγωγής, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη όλες τις εισαγωγές από την Κίνα, ακόμη και αν ορισμένες απ' αυτές πραγματοποιήθηκαν σε τιμές μεταβίβασης. Επιπρόσθετα, τα στοιχεία της S&P Global Mobility δεν ανέφεραν την τιμή εισαγωγής από την Κίνα, αλλά τη σταθμισμένη μέση τιμή των εισαγόμενων από την Κίνα BEV για τον τελικό καταναλωτή. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(134) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η σταθμισμένη μέση μοναδιαία τιμή εισαγωγής με βάση την Eurostat ήταν αποσυνδεδεμένη από την πραγματική τιμή πώλησης των BEV στον καταναλωτή, όπως είχε καταγραφεί στην S&P Global Mobility, και, ως εκ τούτου, αυτό υποδείκνυε ότι η εκτίμηση των τιμών στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας δεν ήταν αντικειμενική ούτε βασιζόταν σε θετικά αποδεικτικά στοιχεία.

(135) Οι τιμές στις δύο βάσεις δεδομένων, της Eurostat και της S&P Global Mobility, είναι διαφορετικές, καθώς είναι τιμές για διαφορετικούς τύπους πελατών και σε διαφορετικό επίπεδο εμπορίου. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(136) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η δήλωση της Επιτροπής στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, σύμφωνα με την οποία η ενότητα 2 της S&P Global Mobility που χρησιμοποιήθηκε για τη σύγκριση των τιμών μεταξύ του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και των κινεζικών εισαγωγών περιλάμβανε το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων όλων των BEV στην αγορά της Ένωσης στα κύρια κράτη μέλη, θέτει υπό αμφισβήτηση το πεδίο εφαρμογής και την κάλυψη των δεδομένων της S&P Global Mobility. Ο ισχυρισμός αυτός επαναλήφθηκε από το CCCME, το οποίο ζήτησε περαιτέρω από την Επιτροπή να εξηγήσει την επιλογή της όσον αφορά τις πηγές δεδομένων και την αντιπροσωπευτικότητα των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν.

(137) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό. Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να προβεί σε σύγκριση τιμών όλων των BEV του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και των κινεζικών BEV. Όπως εξηγήθηκε στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η ενότητα 2 της S&P Global Mobility περιλάμβανε το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων όλων των BEV στην αγορά της Ένωσης στα κύρια κράτη μέλη και, ως εκ τούτου, οι πωλήσεις αυτές ήταν αντιπροσωπευτικές. Επίσης, δεδομένου ότι η έρευνα κινήθηκε αυτεπάγγελτα, η Επιτροπή δεν διέθετε στοιχεία από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας και, ως εκ τούτου, χρησιμοποίησε τις βέλτιστες διαθέσιμες πληροφορίες για τη σύγκριση των τιμών, δηλαδή τα στοιχεία από την S&P Global Mobility, η οποία αποτελεί αξιόπιστη πηγή πληροφοριών που χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων.

(138) Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME δήλωσαν ότι, καθώς η Επιτροπή δεν γνωστοποίησε τον όγκο των κινεζικών και ενωσιακών BEV που ελήφθησαν υπόψη για τις επιπτώσεις στις τιμές συνολικά και ανά τμήμα, δεν ήταν σε θέση να κατανοήσουν αν ήταν αντιπροσωπευτικό ειδικά το τμήμα αλλά και η συνολική υπολογισθείσα διαφορά τιμών.

(139) Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν προέβη σε εκτίμηση των τιμών ανά τμήμα υπό την έννοια κατάτμησης της αγοράς. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τον παράγοντα των τμημάτων για τη σύγκριση των τιμών με την έννοια των τύπων προϊόντος, προκειμένου η σύγκριση να έχει νόημα με βάση τα διάφορα μοντέλα BEV που πωλούνται στην αγορά της Ένωσης, ελλείψει άλλων διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με το θέμα αυτό. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν χρειάστηκε να γνωστοποιήσει τον όγκο των κινεζικών και των ενωσιακών BEV που ελήφθησαν υπόψη για τις επιπτώσεις στις τιμές. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(140) Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν διευκρίνισε αν τα τμήματα της αγοράς των επιβατικών αυτοκινήτων που αναφέρθηκαν από την Επιτροπή και ελήφθησαν υπόψη για τη σύγκριση των τιμών δημιουργήθηκαν από την Επιτροπή ή χρησιμοποιούνταν επίσης από την S&P Global Mobility.

(141) Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι οι πληροφορίες σχετικά με τα τμήματα ήταν διαθέσιμες στην ενότητα 2 της S&P Global Mobility.

(142) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν επίσης ότι δεν είχε παρασχεθεί σύγκριση τιμών για ορισμένα τμήματα στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, ούτε κάποια εξήγηση σχετικά με την εξαίρεσή τους. Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME υποστήριξαν περαιτέρω ότι, σε περίπτωση που δεν πωλούνταν κινεζικά BEV στα εν λόγω τμήματα της αγοράς της Ένωσης, οι εν λόγω τύποι BEV θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο κάλυψης του προϊόντος.

(143) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 139, η Επιτροπή δεν προέβη σε σύγκριση τιμών ανά τμήμα με την έννοια της κατάτμησης. Επιπλέον, η έρευνα κάλυψε όλα τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή και, ως εκ τούτου, το κατά πόσον οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς πραγματοποιούσαν ή όχι εξαγωγές σε ορισμένα τμήματα της αγοράς BEV της Ένωσης ήταν άνευ σημασίας. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(144) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι, κατά τη σύγκριση των τιμών, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε λάβει υπόψη άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τη συγκρισιμότητα, όπως τις διαφορές στους όγκους πωλήσεων στους πελάτες και το επίπεδο εμπορίου.

(145) Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να προβεί σε σύγκριση τιμών που να λαμβάνει υπόψη όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν τη συγκρισιμότητα, δεδομένου ότι, πριν από την έναρξη της έρευνας, η Επιτροπή δεν έχει πρόσβαση σε τέτοιες λεπτομερείς πληροφορίες. Ο υπολογισμός αυτός διενεργείται κατά τη διάρκεια της έρευνας με βάση τις λεπτομερείς πληροφορίες που υποβάλλουν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος και οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(146) Η κινεζική κυβέρνηση, το CCCME και η εταιρεία 24 ισχυρίστηκαν ότι η σύγκριση τιμών στην οποία προέβη η Επιτροπή στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας δεν ήταν αντικειμενική, καθώς δεν περιλάμβανε τις πωλήσεις του ομίλου Tesla, ενώ οι εν λόγω πωλήσεις ήταν σημαντικές.

(147) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό. Όπως εξηγήθηκε στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η καταγωγή των πωλήσεων του ομίλου Tesla στην αγορά της Ένωσης δεν αναφερόταν στη βάση δεδομένων της S&P Global Mobility, την οποία χρησιμοποίησε η Επιτροπή για τη σύγκριση των τιμών. Επίσης, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να προβεί σε σύγκριση τιμών για όλες τις εξαγωγικές πωλήσεις και όλες τις πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας βασίζονται στις πληροφορίες που είχε εύλογα στη διάθεσή της η Επιτροπή πριν από την έναρξη της έρευνας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(148) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή προέβη σε σύγκριση τιμών για το 2022 και το πρώτο εξάμηνο του 2023 και δεν έλαβε υπόψη τα στοιχεία για το 2020 και το 2021, ούτε εξέτασε τον τρόπο με τον οποίο αλληλεπιδρούν διαχρονικά οι τιμές των κινεζικών και των ενωσιακών BEV, και παρέπεμψε σχετικά στις εκθέσεις του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου στην υπόθεση Κίνα – HP-SSST (ΕΕ και Ιαπωνία) ([18]). Το CCCME επανέλαβε τον ισχυρισμό αυτόν στις παρατηρήσεις του της 20ής Δεκεμβρίου 2023 και παρέπεμψε επίσης στην έκθεση της ειδικής ομάδας στην υπόθεση Μαρόκο — Οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ για τα τετράδια (Τυνησία) ([19]).

([18]) Εκθέσεις του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, *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* [Κίνα — Μέτρα για την επιβολή δασμών αντιντάμπινγκ σε σωλήνες χωρίς συγκόλληση από ανοξείδωτο χάλυβα υψηλών επιδόσεων («HP-SSST») από την Ιαπωνία / Κίνα — Μέτρα για την επιβολή δασμών αντιντάμπινγκ σε σωλήνες χωρίς συγκόλληση από ανοξείδωτο χάλυβα υψηλών επιδόσεων («HP-SSST») από την Ευρωπαϊκή Ένωση], WT/DS454/AB/R και Add.1 / WT/DS460/AB/R και Add.1, που εκδόθηκαν στις 28 Οκτωβρίου 2015, DSR 2015:IX, σ. 4573, σημεία 5.159-5.160.

([19]) Έκθεση της ειδικής ομάδας, *Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia* (Μαρόκο — Οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ για τα σχολικά τετράδια από την Τυνησία), WT/DS578/R και Add.1, που διανεμήθηκε στα μέλη του ΠΟΕ στις 27 Ιουλίου 2021 και αποτέλεσε αντικείμενο προσφυγής στις 28 Ιουλίου 2021, παράγραφοι 7.218-7.220.

(149) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι δύο εκθέσεις του ΠΟΕ αναφέρονται σε ανάλυση τιμών που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια έρευνας και όχι σε ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο καταγγελίας ή σε έγγραφο έναρξης διαδικασίας, όπου το επίπεδο επάρκειας των αποδεικτικών στοιχείων είναι χαμηλότερο. Η Επιτροπή έκρινε ότι, πριν από την έναρξη της έρευνας, η ανάλυση τιμών που παρουσιάστηκε στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας ήταν επαρκής. Διεξοδικότερη ανάλυση διενεργείται κατά τη διάρκεια της έρευνας με βάση τα στοιχεία που υποβάλλουν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος και οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(150) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν επίσης ότι, για τη σύγκριση των τιμών, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τις εισαγωγές από τους ενωσιακούς παραγωγούς BEV και ότι η στρατηγική τιμολόγησης των ενωσιακών παραγωγών για τα BEV που κατασκευάζονται στην Κίνα είναι πιθανό να επηρεάζεται από τη συνολική επιχειρηματική στρατηγική των ενωσιακών παραγωγών.

(151) Όσον αφορά τη σύγκριση των τιμών, η Επιτροπή απέκλεισε από τη σύγκριση μόνο τις πωλήσεις της Tesla, καθώς οι πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της δεν καθιστούσαν δυνατή τη διάκριση μεταξύ των BEV της Tesla που κατασκευάζονταν στην Κίνα και εκείνων που κατασκευάζονταν στην Ένωση, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 147. Επίσης, η Επιτροπή επισήμανε ότι η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME δεν τεκμηρίωσαν τον ισχυρισμό τους σχετικά με τη στρατηγική τιμολόγησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(152) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν επίσης ότι, για τη σύγκριση των τιμών, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τον παράγοντα του εμπορικού σήματος, χωρίς να εξηγήσουν τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή θα έπρεπε να λάβει υπόψη τον εν λόγω παράγοντα κατά τη σύγκριση των τιμών. Επιπρόσθετα, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν επίσης ότι η αύξηση των τιμών πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο όγκο πωλήσεων εγείρει ερωτήματα σχετικά με τον βαθμό στον οποίο τα BEV κινεζικού εμπορικού σήματος ανταγωνίζονται τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και ότι οι εικαζόμενα χαμηλότερες τιμές των εισαγωγών κινεζικών BEV δεν είναι καθαυτές ενδεικτικές μείωσης ή συμπίεσης των τιμών. Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME δήλωσαν ότι η ειδική ομάδα στην υπόθεση «Μαρόκο — Οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ για τα τετράδια (Τυνησία)» ([20]) επισήμανε ότι, για την εξέταση των επιπτώσεων στις τιμές, η αρμόδια για την έρευνα αρχή πρέπει να λάβει υπόψη τις διαφορές μεταξύ των τριών επιπτώσεων στις τιμές, δεδομένου ότι τα στοιχεία που σχετίζονται με την εξέταση της σημαντικής υποτιμολόγησης διαφέρουν από εκείνα που σχετίζονται με την εξέταση της σημαντικής μείωσης και συμπίεσης των τιμών. Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME επισήμαναν επίσης ότι δεν διενεργήθηκε ανεξάρτητη ανάλυση τυχόν μείωσης και συμπίεσης των τιμών και ότι ο ισχυρισμός σχετικά με μείωση των τιμών ήταν αβάσιμος, καθώς οι τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Η εταιρεία 24 πρόσθεσε επίσης ως παράγοντες που δεν ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή για την ανάλυση των τιμών στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας i) τα τμήματα της αγοράς και ii) άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τη δυναμική του ανταγωνισμού στην αυτοκινητοβιομηχανία, χωρίς να προσδιορίσει τους εν λόγω παράγοντες.

(153) Η Επιτροπή έκρινε ότι παρείχε επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τις τιμές στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, οι οποίες βασίζονταν στις πληροφορίες που είχε εύλογα στη διάθεσή της πριν από την έναρξη της έρευνας. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή θα διενεργήσει διεξοδική ανάλυση των τιμών με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος και οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(154) Όσον αφορά την αξιολόγηση της εικαζόμενης ευάλωτης θέσης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι i) στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή επικεντρώθηκε επιλεκτικά σε συγκεκριμένους οικονομικούς δείκτες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, όπως ο όγκος παραγωγής, ο όγκος πωλήσεων, το μερίδιο αγοράς, οι τιμές πώλησης και η απασχόληση, παραβλέποντας άλλους δείκτες καίριας σημασίας για την αξιολόγηση της κατάστασης και των προοπτικών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV, όπως η παραγωγική ικανότητα, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, το κόστος παραγωγής, παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές πώλησης, η κερδοφορία και η απόδοση των επενδύσεων, ii) οι δείκτες που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας έδειξαν έναν υγιή ενωσιακό κλάδο παραγωγής, καθώς ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατείχε το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς κατά την εξεταζόμενη περίοδο, και ότι η οριακή μείωση του μεριδίου αγοράς που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια εξάμηνης περιόδου δεν χρησιμεύει ως αξιόπιστος δείκτης ευαλωτότητας, δεδομένου ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί BEV πωλούσαν επιτυχώς τη συνολική, αυξανόμενη παραγωγή τους, και, ταυτόχρονα, κατέγραφαν σημαντική αύξηση των πωλήσεων σε μια αναπτυσσόμενη αγορά, iii) οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν μεταξύ του 2020 και του 2022 σε ποσοστό υψηλότερο από το ποσοστό αύξησης της ενωσιακής κατανάλωσης, iv) οι τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, οι οποίες αυξήθηκαν κατά 30 %, δείχνουν ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί ήταν σε θέση να διατηρήσουν το μερίδιο αγοράς τους και να αυξήσουν τις τιμές παρά τις εισαγωγές κινεζικών BEV, v) η αυξανόμενη απασχόληση δείχνει ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είναι αισιόδοξος για τις μελλοντικές του προοπτικές και vi) οι εξαγωγές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν. Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε επίσης ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν βρισκόταν σε ευάλωτη θέση, ότι στην πραγματικότητα αναπτυσσόταν, καθώς τα στοιχεία για τον όγκο των πωλήσεων, την παραγωγή και τις εξαγωγές δείχνουν θετική τάση, ενώ τα στοιχεία σχετικά με το μερίδιο αγοράς δεν δείχνουν σαφή τάση, παρόλο που υπήρξε βελτίωση της αγοράς από το 2021.

([20]) Έκθεση της ειδικής ομάδας, *Μαρόκο — Οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ για τα τετράδια εργασιών (Τυνησία)*, παράγραφοι 7.195-7.196.

(155) Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή παρουσίασε τις πληροφορίες που ήταν δημόσια διαθέσιμες, δεδομένου ότι η έρευνα κινήθηκε αυτεπάγγελτα. Η Επιτροπή έκρινε ότι παρείχε επαρκείς πληροφορίες στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας σχετικά με την ευαλωτότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Ιδίως, η Επιτροπή εξήγησε ότι η κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν υποδείκνυε την ύπαρξη σημαντικής ζημίας που προκαλούνταν από τις εισαγωγές από την Κίνα. Ωστόσο, οι Κινέζοι εξαγωγείς αύξησαν σημαντικά τη διείσδυσή τους στην αγορά της Ένωσης σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες σε σύγκριση με τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, με αποτέλεσμα τη συμπίεση των τιμών ή την παρεμπόδιση της αύξησης των τιμών που, σε διαφορετική περίπτωση, θα σημειώνονταν, και, κατά συνέπεια, την άσκηση σημαντικής πίεσης στις πωλήσεις, τα μερίδια αγοράς και τα περιθώρια κέρδους στην Ένωση. Αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό σε ένα πλαίσιο στο οποίο ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα πρέπει να σημειώσει υψηλότερους όγκους πωλήσεων στην αγορά BEV ώστε να απορροφήσει τις μεγάλες επενδύσεις που χρειάζεται να πραγματοποιήσει για να παραμείνει ανταγωνιστικός κατά τη μετάβαση στον πλήρη εξηλεκτρισμό. Η απότομη αύξηση των εισαγωγών BEV σε χαμηλές τιμές, καταγωγής Κίνας, οι οποίες αποκτούν σημαντικά μερίδια σε μια αναπτυσσόμενη αγορά θα επέφερε στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σοβαρές ζημίες οι οποίες θα μπορούσαν σύντομα να καταστούν μη βιώσιμες.

(156) Όσον αφορά τον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι η Επιτροπή δεν είχε παράσχει αποδεικτικά στοιχεία και εξηγήσεις σχετικά με τη νομική απαίτηση στην εισαγωγική φράση του άρθρου 8 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού σχετικά με τη μεταβολή των συνθηκών που θα δημιουργούσε κατάσταση υπό την οποία η ζημία προβλέπεται με βεβαιότητα και είναι επικείμενη, και ότι η Επιτροπή δεν διενέργησε ανάλυση προοπτικών.

(157) Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή παρείχε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία συναγόταν ότι η ανάπτυξη των επιδοτούμενων εισαγωγών θα δημιουργούσε άμεσο κίνδυνο πρόκλησης ζημίας σε έναν ήδη ευάλωτο ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Ιδίως, η Επιτροπή παρουσίασε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο συνδυασμός υψηλών όγκων και μεριδίων αγοράς κινεζικών BEV σε πολύ χαμηλές τιμές θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την επιβίωση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV. Οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς BEV θεωρούν την αγορά της Ένωσης πολύ ελκυστική, δεδομένου του σαφούς χάρτη πορείας για τον εξηλεκτρισμό, του μεγέθους της και των τιμών. Επιπρόσθετα, όσον αφορά την ανάλυση προοπτικών, η Επιτροπή επισήμανε ότι η ανάλυση του κινδύνου πρόκλησης ζημίας είναι εκ φύσεως μελλοντοστρεφής και ότι η ανάλυση των στοιχείων στο σημείο 6 του εγγράφου για την έναρξη της διαδικασίας συνιστά ανάλυση προοπτικών. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(158) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι, για την αξιολόγηση του ποσοστού αύξησης των κινεζικών εισαγωγών στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέτασε μόνο το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εμπορικών σημάτων, ενώ θα έπρεπε να είχε συμπεριλάβει όλες τις εισαγωγές από την Κίνα.

(159) Η Επιτροπή διαφωνεί με τον ισχυρισμό αυτό. Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή υπολόγισε το μερίδιο αγοράς όλων των εισαγωγών από την Κίνα στο σημείο που αφορά τη ζημία. Στο σημείο που αφορά τον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας, η Επιτροπή συμπλήρωσε τις πληροφορίες σχετικά με το μερίδιο αγοράς που προσδιορίστηκαν στο σημείο για τη ζημία και εξήγησε ότι οι εισαγωγές BEV από την Κίνα θα μπορούσαν να κατατμηθούν σε τρεις κατηγορίες, όπως ευρωπαϊκά εμπορικά σήματα, αμερικανικό εμπορικό σήμα και κινεζικά εμπορικά σήματα, και παρείχε επίσης το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εμπορικών σημάτων. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(160) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν εξήγησε δεόντως στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του σημαντικού ποσοστού αύξησης των επιδοτούμενων εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης. Ιδίως, η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή βασίστηκε, σε μεγάλο βαθμό, σε στοιχεία εξαγωγών κινεζικών BEV από τη βάση δεδομένων GTA και δεν εξήγησε την υποκείμενη μεθοδολογία της βάσης δεδομένων GTA, δεδομένων των σημαντικών διαφορών μεταξύ των στοιχείων της GTA και αυτών από άλλες πηγές, όπως η Eurostat και η S&P Global Mobility.

(161) Η Επιτροπή δεν συμφώνησε με το αβάσιμο συμπέρασμα της εταιρείας 24 ότι βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στα στοιχεία της GTA για την αξιολόγηση του ποσοστού αύξησης των επιδοτούμενων εισαγωγών στην Ένωση. Επιπρόσθετα, δεν είναι σαφές ποια μεθοδολογία όφειλε να εξηγήσει η Επιτροπή όσον αφορά την GTA. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τρεις πηγές που είχε στη διάθεσή της πριν από την έναρξη της έρευνας για την αξιολόγηση της αύξησης των εισαγωγών/εξαγωγών κινεζικών BEV στην Ένωση: την Eurostat, την S&P Global Mobility και την GTA. Η Επιτροπή δεν έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα σε καμία από τις εν λόγω βάσεις δεδομένων στο πλαίσιο της αξιολόγησής της. Όπως επισημαίνεται από την ίδια την εταιρεία 24, η GTA παρείχε τα στοιχεία των κινεζικών εξαγωγών στην αγορά της Ένωσης. Η Eurostat παρείχε τα στοιχεία για τις εισαγωγές από την Κίνα στην αγορά της Ένωσης. Ο όγκος των εξαγωγών μπορεί να διαφέρει από τον όγκο των εισαγωγών, ιδίως στις περιπτώσεις που τα στοιχεία παρέχονται από διαφορετικές τελωνειακές αρχές. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(162) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι το μερίδιο αγοράς που υπολόγισε η Επιτροπή για τα κινεζικά εμπορικά σήματα με βάση έναν συνδυασμό πηγών στοιχείων φαινόταν να υπερεκτιμά σκόπιμα το μερίδιο των κινεζικών εμπορικών σημάτων, προκειμένου να δημιουργηθεί η ψευδής εντύπωση σημαντικού ποσοστού αύξησης των εισαγωγών κινεζικών σημάτων στην Ένωση, καθώς το μερίδιο αγοράς που υπολόγισε η Επιτροπή ήταν υψηλότερο από το αντίστοιχο μερίδιο αγοράς που ανέφερε η ACEA.

(163) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό. Η Επιτροπή δεν μπορεί να σχολιάσει τα στοιχεία για το μερίδιο αγοράς που υπέβαλε η ACEA και τις πηγές και τη μεθοδολογία της, καθώς δεν είχε πρόσβαση στο λεπτομερές σύνολο δεδομένων που χρησιμοποίησε η ACEA στο πλαίσιο αυτό. Ωστόσο, συγκρίνοντας το μερίδιο αγοράς που ανέφερε η ACEA με εκείνο που υπολόγισε η Επιτροπή για τα κινεζικά εμπορικά σήματα, φαίνεται ότι η ACEA δεν συμπεριέλαβε στον υπολογισμό αυτόν τις εισαγωγές από τον κινεζικό όμιλο Geely, ιδίως τις πωλήσεις της Polestar.

(164) Η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής δεν ήταν αντικειμενική, καθώς οι αυτοεισαγωγές από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής εξαιρέθηκαν από την εκτίμηση του ποσοστού μελλοντικής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών και από την εκτίμηση του όγκου των ενωσιακών πωλήσεων.

(165) Οι εισαγωγές που πραγματοποίησε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν εξαιρέθηκαν από την εκτίμηση της μελλοντικής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών. Επίσης, στην ανάλυση της ζημίας, ο όγκος πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής πρέπει να περιλαμβάνει μόνο τον όγκο των BEV που κατασκευάζονται στην Ένωση, ο όγκος των BEV που εισάγονται από την Κίνα είναι στην πραγματικότητα μεταπωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης, καθώς, γι' αυτό το είδος πωλήσεων, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ενεργεί ως έμπορος στην αγορά της Ένωσης και όχι ως παραγωγός. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(166) Η κινεζική κυβέρνηση και η εταιρεία 24 ισχυρίστηκαν ότι η Επιτροπή δεν προέβη σε αντικειμενική εξέταση, δεδομένου ότι η αξιολόγηση των εισαγωγών κινεζικών BEV δεν πραγματοποιήθηκε ανά τμήμα της αγοράς, όπως έγινε στην περίπτωση της ανάλυσης των επιπτώσεων στις τιμές.

(167) Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν προέβη σε ανάλυση των επιπτώσεων στις τιμές σε επίπεδο τμήματος της αγοράς. Η Επιτροπή απλώς συνέκρινε τις τιμές των BEV του ενωσιακού κλάδου παραγωγής με τα κινεζικά BEV σε διαφορετικά τμήματα υπό την έννοια των τύπων προϊόντος, προκειμένου η σύγκριση των τιμών να έχει νόημα δεδομένων των διαφόρων τύπων BEV που πωλούνται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(168) Όσον αφορά το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εμπορικών σημάτων με βάση τα στοιχεία της S&P Global Mobility που αναφέρονται στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η κινεζική κυβέρνηση ζήτησε από την Επιτροπή i) να επιβεβαιώσει αν τα αναφερόμενα εύρη τιμών των μεριδίων αγοράς είναι ορθά, ii) να διευκρινίσει τους λόγους για τους οποίους παρασχέθηκαν εύρη τιμών όταν, στην πραγματικότητα, σύμφωνα με το έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή διέθετε τα ακριβή στοιχεία και είχε παρασχεθεί το ακριβές μερίδιο αγοράς των κινεζικών εμπορικών σημάτων για το 2021 (δηλαδή 3 %).

(169) Το μερίδιο αγοράς για τα κινεζικά εμπορικά σήματα παρουσιάστηκε με τη μορφή εύρους τιμών, δεδομένου ότι η Επιτροπή χρησιμοποίησε δύο ενότητες δεδομένων από την S&P Global Mobility, στις οποίες η βάση για τη συλλογή των δεδομένων ήταν διαφορετική, όπως εξηγήθηκε σαφώς στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας. Τα εύρη τιμών που παρουσίασε η Επιτροπή έδειχναν το αποτέλεσμα του υπολογισμού των μεριδίων αγοράς με βάση αυτές τις δύο ενότητες. Για το 2021 η Επιτροπή δεν παρείχε εύρος τιμών, καθώς το αποτέλεσμα του υπολογισμού του μεριδίου αγοράς ήταν το ίδιο και για τις δύο ενότητες δεδομένων.

(170) Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME υποστήριξαν ότι οι ισχυρισμοί της Επιτροπής σχετικά με την κινεζική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα ήταν ανακριβείς και ότι σημαντικό μέρος της παραγωγικής ικανότητας BEV στην Κίνα μπορούσε να αποδοθεί στην ενωσιακή παραγωγή BEV. Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα δεν ήταν λεπτομερής, καθώς δεν λάμβανε υπόψη τα διαφορετικά τμήματα της αγοράς και τις εξελίξεις πολιτικής στην Κίνα και σε τρίτες χώρες που θα αυξήσουν τη ζήτηση BEV στο μέλλον σε όλα τα τμήματα. Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση και το CCCME υποστήριξαν ότι η Επιτροπή δεν αξιολόγησε την αναμενόμενη αύξηση της κινεζικής εγχώριας ζήτησης, παρόλο που η Κίνα είναι η μεγαλύτερη αγορά BEV στον κόσμο, ότι το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής BEV στην Κίνα προοριζόταν για την κινεζική εγχώρια αγορά και την ικανότητα απορρόφησης άλλων αγορών. Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή προέβη σε ανεπαρκή αξιολόγηση των εξελίξεων και των τάσεων στις αγορές BEV σε τρίτες χώρες.

(171) Η Επιτροπή έκρινε ότι παρείχε επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας. Ιδίως, η Επιτροπή εξήγησε ότι αρκετές πηγές ανέφεραν ότι η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα είναι περίπου 50 % στην Κίνα και αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον, καθώς κατασκευάζονται περισσότερα εργοστάσια. Παρόλο που πράγματι η Κίνα είναι η μεγαλύτερη αγορά για τα ΒΕV, είναι επίσης προσανατολισμένη στις εξαγωγές. Μεγάλος αριθμός κινεζικών εταιρειών παραγωγής ΒΕV έχει εκφράσει δημόσια το ενδιαφέρον του για εξαγωγές ΒΕV στην Ένωση και κατασκευάζει μοντέλα ΒΕV ειδικά για την αγορά της Ένωσης, όπως εξηγήθηκε στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας. Επιπλέον, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή εξήγησε ότι η τρίτη μεγαλύτερη αγορά για τα ΒΕV μετά την Κίνα και την Ένωση ήταν οι ΗΠΑ, αγορά η οποία ήταν ουσιαστικά κλειστή για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς λόγω συνολικών εισαγωγικών δασμών της τάξης του 27,5 % [2,5 % τελωνειακοί δασμοί και 25 % δασμοί ([21]) βάσει του άρθρου 301 του νόμου για το εμπόριο (Trade Act) του 1974 ([22])]. Άλλες μικρότερες αγορές, όπως η Τουρκία και η Ινδία, εφαρμόζουν επίσης υψηλούς εισαγωγικούς δασμούς για τις εισαγωγές ΒΕV από την Κίνα. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή θα αξιολογήσει σε βάθος την ικανότητα απορρόφησης της κινεζικής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας από άλλες αγορές.

(172) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν αξιολόγησε αν οι εισαγωγές κινεζικών ΒΕV και τα ενωσιακά ΒΕV βρίσκονται σε ανταγωνιστική σχέση και μπορούν να υποκατασταθούν μεταξύ τους, ώστε οι εν λόγω εισαγωγές να μπορούν να προκαλέσουν κίνδυνο ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ΒΕV. Το CCCME παρέπεμψε σχετικά στις εκθέσεις του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου στην υπόθεση Κίνα — HP-SSST (Ιαπωνία και ΕΕ) ([23]).

(173) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η εν λόγω έκθεση αναφερόταν στην αντίστοιχη εκτίμηση που πρέπει να διενεργήσει η Επιτροπή κατά τη διάρκεια έρευνας και όχι στο πλαίσιο καταγγελίας ή στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, όπου το επίπεδο των αποδεικτικών στοιχείων είναι χαμηλότερο από ό,τι κατά τη διάρκεια της έρευνας. Επίσης, η Επιτροπή, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, στο σημείο 5.4.2, παρουσίασε τη σύγκριση τιμών μεταξύ κινεζικών ΒΕV και ενωσιακών ΒΕV με βάση τμήματα υπό την έννοια των τύπων προϊόντος, στο σημείο 5.4.4 εξήγησε τις συνιστώσες του κόστους παραγωγής ΒΕV που είναι ίδιες για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς και τους ενωσιακούς παραγωγούς, στο σημείο 5.5 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι Κινέζοι παραγωγοί ΒΕV αύξησαν σημαντικά τη διείσδυσή τους στην αγορά της ΕΕ σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, και, στη συνέχεια, στα σημεία 6.2 και 6.3 εξήγησε γιατί η αγορά της Ένωσης είναι ελκυστική για τους Κινέζους παραγωγούς, ιδίως για συγκεκριμένους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς τους οποίους η Επιτροπή παρουσίασε στο σημείο 6.3. Επίσης, στο σημείο 7.1 σχετικά με την αιτιώδη συνάφεια, η Επιτροπή εξήγησε ότι η παρουσία των κινεζικών αυτοκινήτων στην αγορά της Ένωσης σε μεγάλους όγκους και σε σημαντικά χαμηλότερες τιμές από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν θα δώσει στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής τη δυνατότητα να οικοδομήσει κατάλληλο κλάδο παραγωγής ΒΕV στην αγορά της Ένωσης. Επομένως, κατά το στάδιο έναρξης της διαδικασίας υπήρχαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία συναγόταν ότι τα κινεζικά ΒΕV και τα ενωσιακά ΒΕV είναι άμεσα ανταγωνιστικά και υποκαταστάσιμα μεταξύ τους. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(174) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι δεν υπήρχαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι εισαγωγές των εικαζόμενων ως επιδοτούμενων ΒΕV από την Κίνα θα επέφεραν κίνδυνο πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ΒΕV, λαμβάνοντας υπόψη i) τον αναπτυσσόμενο ενωσιακό κλάδο παραγωγής ΒΕV, ο οποίος, σύμφωνα με την εταιρεία 24, δεν βρισκόταν σε ευάλωτη θέση, ii) την αναμενόμενη μεγέθυνση της αγοράς ΒΕV της Ένωσης και iii) την εξέλιξη των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες. Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε επίσης ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την κατάτμηση της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων, μολονότι το στοιχείο αυτό είναι σημαντικό, καθώς θα εξηγούσε ότι οι χαμηλές τιμές των κινεζικών ΒΕV σε ένα τμήμα της αγοράς δεν μπορούν να επιφέρουν εικαζόμενο κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής που δραστηριοποιείται σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς. Επίσης, η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι, ακόμη και αν υπήρχε κίνδυνος πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, ο εν λόγω κίνδυνος δεν οφειλόταν στις εισαγωγές ΒΕV από την Κίνα i) καθώς μεγάλα τμήματα του κλάδου παραγωγής της ΕΕ επικεντρώνονταν στα αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης (στο εξής: ICE), στα οποία είχαν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, και άρχισαν να επενδύουν στην αγορά ΒΕV μόλις πρόσφατα, ii) λόγω περιορισμένων επενδύσεων σε μια παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού ηλεκτρικών συσσωρευτών και iii) λόγω της έλλειψης οικονομικά προσιτών πρώτων υλών για την παραγωγή συσσωρευτών και των υψηλών τιμών ενέργειας που επιδεινώθηκαν από εξωτερικούς κλυδωνισμούς, κυρίως από τη ρωσική επίθεση στην Ουκρανία.

(175) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν αξιολόγησε σωστά i) τις εισαγωγές από τρίτες χώρες, ii) τις αυτοεισαγωγές κινεζικών ΒΕV από τους ενωσιακούς παραγωγούς ΒΕV —αυτό αναφέρθηκε επίσης από το CCCME, και iii) τις αλλαγές στις καταναλωτικές συνήθειες.

([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]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, *China – HP-SSST (Japan and EU)* [Κίνα — HP-SSST (Ιαπωνία και ΕΕ)], σημείο 5.262.

(176) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν έλαβε επαρκώς υπόψη άλλους γνωστούς παράγοντες που συνιστούν κίνδυνο ζημίας στους ενωσιακούς παραγωγούς BEV στο μέλλον, όπως i) η εξάρτηση των ενωσιακών παραγωγών BEV από συσσωρευτές και άλλα κατασκευαστικά στοιχεία σε τρίτες χώρες, γεγονός που επηρεάζει την ανταγωνιστικότητά τους τόσο γενικά όσο και σε περίπτωση διαταραχών στην αλυσίδα εφοδιασμού, όπως κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 και του πολέμου Ρωσίας–Ουκρανίας, ii) η πληθωριστική πίεση και οι υψηλές τιμές ενέργειας στην Ένωση, iii) η πολιτική της ΕΕ για την προώθηση των βιοκαυσίμων, iv) ο ανταγωνισμός μεταξύ οχημάτων ICE και BEV, v) το γεγονός ότι αρκετοί ενωσιακοί παραγωγοί BEV είναι νεοφυείς επιχειρήσεις και διαθέτουν περιορισμένη κλίμακα παραγωγής, και vi) η τιμολογιακή πολιτική των παραδοσιακών παραγωγών αυτοκινήτων της ΕΕ που κατασκευάζουν BEV, καθώς και ο ανταγωνισμός των παραγωγών εντός της ΕΕ.

(177) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV πράγματι αυξανόταν σύμφωνα με την αγορά της Ένωσης, η οποία πραγματοποιεί σταδιακή μετάβαση από τα οχήματα ICE στα BEV. Ωστόσο, στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή εξήγησε περαιτέρω ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV θα βρισκόταν περίπου σε σημείο ισοσκέλισης κερδών–ζημιών και ανέμενε να φτάσει σε κερδοφόρα επίπεδα περίπου το 2025. Οι χαμηλές επιδόσεις του κλάδου οφείλονταν κυρίως στο υψηλό κόστος των συσσωρευτών και στις δαπανηρές προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης σε σχετικά χαμηλούς ακόμη όγκους. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV έπρεπε να επενδύει συνεχώς, ιδίως σε μονάδες παραγωγής συσσωρευτών και στην έρευνα και ανάπτυξη νέων μοντέλων BEV, ώστε να παραμείνει ανταγωνιστικός. Μολονότι η κατάσταση ήταν, επί του παρόντος, βιώσιμη, καθώς οι περισσότεροι ενωσιακοί παραγωγοί BEV ήταν σε θέση να πραγματοποιούν διασταυρούμενη αντιστάθμιση με τα υψηλότερα περιθώρια που επιτυγχάνουν από την πώληση οχημάτων ICE, η δυνατότητα αυτή θα υποχωρήσει σταδιακά, καθώς η αγορά της Ένωσης είναι σε διαδικασία μετάβασης σε πλήρη εξηλεκτρισμό. Με άλλα λόγια, η μελλοντική κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τη διασφάλιση μεγάλων όγκων παραγωγής και πωλήσεων BEV. Επιπρόσθετα, όπως εξηγήθηκε στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής πρέπει να συνεχίσει να αυξάνει τις πωλήσεις BEV στην αγορά της Ένωσης σε μεγάλους όγκους. Η παρουσία των κινεζικών BEV στην αγορά της Ένωσης σε μεγάλους όγκους και σε σημαντικά χαμηλότερες τιμές από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν θα δώσει στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής τη δυνατότητα να δημιουργήσει κατάλληλο κλάδο παραγωγής BEV στην αγορά της Ένωσης.

(178) Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας βασίζονταν σε δημόσιες πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή πριν από την έναρξη της έρευνας. Πριν από την έναρξη της έρευνας, η Επιτροπή δεν διέθετε πληροφορίες που να υποδεικνύουν ότι χρειαζόταν ανάλυση κατά τμήμα της αγοράς. Η Επιτροπή διερεύνησε περαιτέρω το ζήτημα αυτό κατά τη διάρκεια της έρευνας και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ανάλυση κατά τμήμα δεν ήταν δικαιολογημένη ούτε σκόπιμη στην προκειμένη περίπτωση, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 1041 έως 1049

(179) Επίσης, η Επιτροπή δεν χρειαζόταν να συμπεριλάβει στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας εξαντλητικό κατάλογο των παραγόντων που θα μπορούσαν να επιφέρουν κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, δεδομένου ότι το επίπεδο των αποδεικτικών στοιχείων που απαιτούνται στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας είναι σημαντικά χαμηλότερο απ' αυτό που απαιτείται κατά τη διάρκεια έρευνας που επιβάλλει αντισταθμιστικά μέτρα. Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή αξιολόγησε την εξέλιξη των εισαγωγών από τρίτες χώρες και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τις επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, όπως την έλλειψη ημιαγωγών, τις δυσκολίες στην προμήθεια επαρκών πρώτων υλών και τις υποδομές φόρτισης. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή θα αξιολογήσει λεπτομερώς τους παράγοντες που παρουσιάζονται στο σημείο 6.2. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί αυτοί απορρίφθηκαν.

(180) Όσον αφορά το συμφέρον της Ένωσης, μολονότι η κινεζική κυβέρνηση παραδέχεται ότι η Επιτροπή δεν εξετάζει συνήθως το συμφέρον της Ένωσης για την έναρξη έρευνας, ισχυρίστηκε ότι στην τρέχουσα έρευνα η εν λόγω αξιολόγηση θα ήταν συναφής και σκόπιμη, καθώς η έρευνα κινήθηκε αυτεπάγγελτα και δεν φαινόταν να υποστηρίζεται από τους ενωσιακούς παραγωγούς BEV. Η κινεζική κυβέρνηση θεώρησε ότι η έναρξη της παρούσας έρευνας στερείται λογικής για την ΕΕ και ότι η επιβολή μέτρων θα είναι αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης, καθώς: i) η έρευνα δεν θα ωφελήσει τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV και, εάν επιβληθούν μέτρα, θα δημιουργηθούν προβλήματα οικονομικής προσιτότητας και διαθεσιμότητας BEV στην Ένωση, και ii) η έρευνα δεν συνάδει με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα και την πράσινη ενέργεια.

(181) Δεν υπάρχει νομική απαίτηση να περιλαμβάνεται εκτίμηση του συμφέροντος της Ένωσης ούτε σε καταγγελία ούτε σε έγγραφο έναρξης της διαδικασίας για έρευνες που κινούνται αυτεπάγγελτα. Επίσης, η Επιτροπή διαφώνησε έντονα με τους ισχυρισμούς της κινεζικής κυβέρνησης που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 180. Η Επιτροπή εξέτασε λεπτομερώς τις πτυχές του συμφέροντος της Ένωσης κατά τη διάρκεια της έρευνας και παρουσίασε τα πορίσματά της στο σημείο με τίτλο «συμφέρον της Ένωσης».

(182) Τα αποδεικτικά στοιχεία που περιλαμβάνονταν στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας αποτελούσαν τις πληροφορίες που είχε εύλογα στη διάθεσή της η Επιτροπή πριν από την έναρξη της έρευνας. Δεδομένου ότι η έρευνα κινήθηκε αυτεπάγγελτα, η Επιτροπή δεν είχε πρόσβαση στις ίδιες πληροφορίες όπως στην περίπτωση κίνησης έρευνας βάσει καταγγελίας. Ορισμένα στοιχεία, όπως ακριβή στοιχεία σχετικά με το κόστος παραγωγής και, ως εκ τούτου, την κερδοφορία, δεν είναι δημόσια διαθέσιμα. Ωστόσο, το έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας περιείχε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία συνάγεται η ύπαρξη κινδύνου πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του κινδύνου πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και των εισαγωγών κινεζικών BEV, ως αποτέλεσμα των επιδοτούμενων εισαγωγών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι διέθετε επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν κίνδυνο πρόκλησης ζημίας λόγω των επιδοτούμενων εισαγωγών σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό και τη συμφωνία ΕΑΜ.

1.6. **Ατομική εξέταση**

(183) Η Tesla (Shanghai) Co., Ltd, παραγωγός-εξαγωγέας στη ΛΔΚ, υπέβαλε αίτημα για ατομική εξέταση βάσει του άρθρου 27 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού. Στη συνέχεια, υπέβαλε επίσης απάντηση στο ερωτηματολόγιο. Το εν λόγω αίτημα εξετάζεται στο παρόν στάδιο της διαδικασίας.

2. **ΥΠΟ ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΪΟΝ, ΟΙΚΕΙΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ**

2.1. **Υπό έρευνα προϊόν**

(184) Το υπό έρευνα προϊόν είναι τα νέα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή που έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, εξαιρουμένων των κατηγοριών L6 και L7 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ([24]), τα οποία κινούνται (ανεξάρτητα από τον αριθμό των τροχών που τίθενται σε κίνηση) αποκλειστικά με έναν ή περισσότερους ηλεκτρικούς κινητήρες, συμπεριλαμβανομένων όσων διαθέτουν σύστημα αύξησης της αυτονομίας με κινητήρα εσωτερικής καύσης (βοηθητική μονάδα ισχύος) που, επί του παρόντος, υπάγονται στον κωδικό ΣΟ ex 8703 80 10 (κωδικός TARIC 8703 80 10 10) (στο εξής: υπό έρευνα προϊόν). Οι μοτοσικλέτες εξαιρούνται από την παρούσα έρευνα.

(185) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η ρητή αναφορά στο σύστημα αύξησης της αυτονομίας δεν συμπεριλήφθηκε στον ορισμό του υπό έρευνα προϊόντος. Ωστόσο, η Επιτροπή έκρινε αναγκαίο να διασαφηνίσει ότι ένας τύπος BEV είναι επίσης τα οχήματα με σύστημα αύξησης της αυτονομίας (βοηθητική μονάδα ισχύος) που αποτελείται από έναν μικρό κινητήρα εσωτερικής καύσης σε συνδυασμό με ηλεκτρική γεννήτρια που χρησιμοποιείται για την επαναφόρτιση του συσσωρευτή κατά την κίνηση του οχήματος. Αυτός ο τύπος BEV έχει τα ίδια φυσικά χαρακτηριστικά και χρήσεις και ανταγωνίζεται τους άλλους τύπους BEV που δεν διαθέτουν σύστημα αύξησης της αυτονομίας. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο αυτός ο τύπος BEV εισαγόταν από την Κίνα και παραγόταν στην Ένωση σε μικρές ποσότητες. Ως εκ τούτου, η ανάλυση της Επιτροπής περιλάμβανε, από την έναρξη της διαδικασίας, στοιχεία σχετικά με αυτόν τον τύπο BEV.

2.2. **Οικείο προϊόν**

(186) Το οικείο προϊόν είναι το υπό έρευνα προϊόν καταγωγής Κίνας (στο εξής: οικείο προϊόν).

2.3. **Ομοειδές προϊόν**

(187) Η έρευνα έδειξε ότι τα ακόλουθα προϊόντα έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες βασικές χρήσεις:

το οικείο προϊόν όταν εξάγεται στην Ένωση·

α) το υπό έρευνα προϊόν που παράγεται και πωλείται στην εγχώρια αγορά της Κίνας· και

β) το υπό έρευνα προϊόν που παράγεται και πωλείται στην Ένωση από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(188) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε ότι, για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας, τα εν λόγω προϊόντα είναι ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού.

([24]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

2.4. **Παρατηρήσεις σχετικά με το πεδίο κάλυψης του προϊόντος**

(189) Παρατηρήσεις σχετικά με το πεδίο κάλυψης του προϊόντος υποβλήθηκαν από τη Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (στο εξής: XEV) και τη Green World Mobility.

(190) Η XEV είναι Κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας τετράκυκλων που διατίθεται στην αγορά με το εμπορικό σήμα «XEV» και εξάγονται στην Ένωση. Το κύριο μοντέλο της είναι το XEV YOYO.

(191) Η XEV υποστήριξε ότι το XEV YOYO είναι τετράκυκλο, πλήρως ηλεκτρικό, κατηγορίας L7, σύμφωνα με τις κατηγορίες οχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ([25]). Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την XEV, διαφέρει από τα μηχανοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, τα οποία αναφέρονται ως οχήματα κατηγορίας M, σύμφωνα με τις κατηγορίες οχημάτων που ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού 2018/858 ([26]). Επίσης, η XEV υποστήριξε ότι τα τετράκυκλα κατηγορίας L7 δεν παρουσιάζουν ομοιότητες με τα BEV που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας, λόγω φυσικών και τεχνικών διαφορών. Μεταξύ αυτών, η XEV κατέδειξε ότι το XEV YOYO είχε χαμηλότερα επίπεδα επιδόσεων ισχύος, χωρητικότητας συσσωρευτή, μέγιστης αυτονομίας, βάρους κενού οχήματος και μέγιστης ταχύτητας σε σύγκριση με ορισμένα μικρά BEV κατηγορίας M, καθώς και διαφορετικές απαιτήσεις για την άδεια και διαφορετικές διαστάσεις στην πινακίδα κυκλοφορίας. Η XEV προσδιόρισε επίσης διαφορετικές χρήσεις και αντιλήψεις των καταναλωτών.

(192) Ως εκ τούτου, η XEV ζήτησε από την Επιτροπή να επιβεβαιώσει ότι τα τετράκυκλα, όπως το XEV YOYO, δεν θεωρούνται BEV για τους σκοπούς της τρέχουσας έρευνας και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται από τον ορισμό του υπό έρευνα προϊόντος.

(193) Η ανάλυση της Επιτροπής επιβεβαίωσε ότι, πράγματι, τα τετράκυκλα (κατηγορίες L6 και L7) δεν έχουν τα ίδια φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά με τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή που καλύπτονται από την έρευνα. Ειδικότερα, όσον αφορά τα φυσικά και τα τεχνικά χαρακτηριστικά, τα τετράκυκλα χαρακτηρίζονται από όρια όσον αφορά τη μέγιστη ταχύτητα, το βάρος, την ισχύ του κινητήρα και τα καθίσματα, ενώ τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή που καλύπτονται από το πεδίο της έρευνας δεν έχουν τέτοια όρια. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα τετράκυκλα δεν αποτελούν μέρος του υπό έρευνα προϊόντος και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται από την έρευνα. Κατά συνέπεια, διαπιστώθηκε ότι η παρούσα έρευνα δεν αφορά τις εξαγωγές τετράκυκλων στην Ένωση, μεταξύ άλλων, από την XEV.

(194) Η Green World Mobility εισάγει από την Κίνα ηλεκτρικά μοτοποδήλατα και ορισμένα ηλεκτρικά οχήματα σχεδιασμένα για άτομα με αναπηρία. Η Green World Mobility υποστήριξε ότι τα εν λόγω οχήματα είναι διαφορετικά από το υπό έρευνα προϊόν. Πράγματι, τα μοτοποδήλατα εμπίπτουν στην κατηγορία L6, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013, ενώ τα ηλεκτρικά οχήματα που σχεδιάζονται για άτομα με αναπηρία και εισάγονται από την Green World Mobility είχαν καταταχθεί στο παρελθόν στον κωδικό ΣΟ 8713 90 00. Ωστόσο, οι τελωνειακές αρχές των Κάτω Χωρών τα κατέταξαν εκ νέου στον κωδικό ΣΟ 8703 80 10. Τα οχήματα αυτά μπορούν να μεταφέρουν μόνο δύο άτομα κατ' ανώτατο όριο και μπορούν να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα 45 km/h στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Τέλος, η Green World Mobility επιβεβαίωσε ότι κατατάσσονται επίσης στην κατηγορία L, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013.

(195) Η ανάλυση της Επιτροπής επιβεβαίωσε ότι τα μοτοποδήλατα και ο τύπος ηλεκτρικών οχημάτων που είναι σχεδιασμένα για άτομα με αναπηρία και εισάγονται από την Green World Mobility δεν έχουν τα ίδια φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά με τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή που καλύπτονται από το πεδίο της έρευνας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αυτά τα προϊόντα δεν αποτελούν μέρος του υπό έρευνα προϊόντος και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται από την έρευνα.

([25]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

([26]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

3. **ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ**

3.1. **Εισαγωγή: Παρουσίαση κυβερνητικών σχεδίων, έργων και λοιπών εγγράφων**

(196) Η Επιτροπή, προτού προβεί στην ανάλυση της εικαζόμενης επιδότησης με τη μορφή επιδοτήσεων ή προγραμμάτων επιδοτήσεων, αξιολόγησε τα κυβερνητικά σχέδια, έργα και λοιπά έγγραφα τα οποία ήταν σημαντικά για την ανάλυση των υπό έρευνα προγραμμάτων επιδοτήσεων.

(197) Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Επιτροπή επισήμανε ότι η συνολική οικονομική δομή της Κίνας χαρακτηρίζεται από τον ιδιαίτερα ισχυρό ρόλο του κράτους, ενώ οι κρατικές αρχές ελέγχονται, με τη σειρά τους, από το Κομμουνιστικό Κόμμα της Κίνας (στο εξής: ΚΚΚ), την κυρίαρχη πολιτική οντότητα της χώρας. Ως εκ τούτου, οι επιχειρήσεις στην Κίνα δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένο περιβάλλον το οποίο —σε αντίθεση με τις δυτικές οικονομίες στις οποίες οι δυνάμεις της αγοράς αποτελούν την κυρίαρχη οργανωτική αρχή— διαθέτει πολυάριθμους μηχανισμούς που παρέχουν στην κινεζική κυβέρνηση σημαντικό βαθμό ελέγχου επί οποιασδήποτε πτυχής της οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα. Αυτός ο αυστηρός έλεγχος εμποδίζει τους οικονομικούς φορείς να ενεργούν ως ορθολογικοί φορείς της αγοράς που επιδιώκουν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους και, στην πραγματικότητα, τους αναγκάζει να ενεργούν ως βραχίονας της κυβέρνησης για την υλοποίηση των πολιτικών και των σχεδίων της.

(198) Τα ακόλουθα χαρακτηριστικά είναι πάρα πολύ σημαντικά κατά τη μεταφορά των αποφάσεων πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης στην καθημερινή επιχειρηματική συμπεριφορά των οικονομικών φορέων: *i)* το δόγμα της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς, *ii)* η ηγεσία του ΚΚΚ, *iii)* το σύστημα βιομηχανικού σχεδιασμού, iv) το χρηματοπιστωτικό σύστημα.

(199) Το δόγμα της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς, το οποίο προβλέπεται στο κινεζικό Σύνταγμα ([27]), παρέχει στο κράτος εγγενή και σφαιρικό έλεγχο της οικονομίας, ο οποίος υπερβαίνει κατά πολύ τα παραδοσιακά πρότυπα της θέσπισης ενός κανονιστικού πλαισίου εντός του οποίου οι παράγοντες της αγοράς μπορούν να δραστηριοποιούνται ελεύθερα. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Συντάγματος: «Η βάση του σοσιαλιστικού οικονομικού συστήματος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας είναι η σοσιαλιστική δημόσια ιδιοκτησία των μέσων παραγωγής [...]. Στο πρωταρχικό στάδιο του σοσιαλισμού, το κράτος προασπίζει το βασικό οικονομικό σύστημα στο οποίο κυριαρχεί η δημόσια ιδιοκτησία και αναπτύσσονται παράλληλα διάφορες μορφές ιδιοκτησίας, και τηρεί το σύστημα διανομής στο οποίο κυριαρχεί η διανομή ανάλογα με την εργασία και συνυπάρχουν ποικίλοι τρόποι διανομής.» Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 15 του Συντάγματος: «*Το κράτος εφαρμόζει σοσιαλιστική οικονομία της αγοράς. Το κράτος ενισχύει την οικονομική νομοθεσία, βελτιώνει τη μακροοικονομική ρύθμιση και τον έλεγχο. Το κράτος απαγορεύει, σύμφωνα με τον νόμο, σε οποιαδήποτε οργάνωση ή άτομο να διαταράξει την κοινωνικοοικονομική τάξη.*» Επίσης, το άρθρο 11 του Συντάγματος προσδίδει στο κράτος παρεμβατικό ρόλο που υπερβαίνει την προστασία των δικαιωμάτων και των συμφερόντων των μη δημόσιων φορέων, με την έννοια ότι το κράτος «*ενθαρρύνει, υποστηρίζει και καθοδηγεί την ανάπτυξη των μη δημόσιων τομέων της οικονομίας και, σύμφωνα με τον νόμο, ασκεί εποπτεία και έλεγχο των εν λόγω μη δημόσιων τομέων*».

(200) Αυτές οι συνταγματικές θεμελιώδεις αρχές αντικατοπτρίζονται σ' όλες τις σχετικές νομοθετικές πράξεις ([28]) που δίνουν έμφαση στη σοσιαλιστική οικονομία της αγοράς ως την κορυφαία αρχή στην οποία βασίζεται η κινεζική οικονομία. Επίσης, το κράτος, υπό την ηγεσία του ΚΚΚ, κάνει πράγματι εκτεταμένη χρήση διαφόρων μέσων —τόσο μέσων παροχής κινήτρων όσο και περιοριστικών μέσων— για την καθοδήγηση της οικονομίας προς τον σοσιαλιστικό εκσυγχρονισμό, δηλαδή προς την επίτευξη στόχων (συμπεριλαμβανομένων στόχων βιομηχανικής πολιτικής) που θέτει η κινεζική κυβέρνηση.

([27]) Σύνταγμα της ΛΔΚ, το οποίο εγκρίθηκε στις 4 Δεκεμβρίου 1982, όπως τροποποιήθηκε· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Βλ., για παράδειγμα, τα άρθρα 1 και 206 του αστικού κώδικα της ΛΔΚ, τα οποία ορίζουν τα εξής: «*Ο παρών νόμος διατυπώνεται* […] *με σκοπό την προστασία των νόμιμων δικαιωμάτων και συμφερόντων των προσώπων του αστικού δικαίου, τη ρύθμιση των σχέσεων αστικού δικαίου, την τήρηση της κοινωνικής και οικονομικής τάξης, την κάλυψη των αναγκών ανάπτυξης του σοσιαλισμού με κινεζικά χαρακτηριστικά και την προώθηση των βασικών σοσιαλιστικών αξιών*» και «[τ]*ο κράτος προασπίζει και βελτιώνει τα θεμελιώδη σοσιαλιστικά οικονομικά συστήματα, όπως το ιδιοκτησιακό σύστημα βάσει του οποίου αναπτύσσονται διάφορες μορφές ιδιοκτησίας παράλληλα με τη δημόσια ιδιοκτησία ως βάση, το σύστημα διανομής στο οποίο συνυπάρχουν πολλαπλές μορφές διανομής με τη διανομή ανάλογα με την εργασία ως βάση, καθώς και το σύστημα της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς. Το κράτος εδραιώνει και αναπτύσσει τον δημόσιο τομέα της οικονομίας και ενθαρρύνει, στηρίζει και καθοδηγεί την ανάπτυξη του μη δημόσιου τομέα της οικονομίας. Το κράτος εφαρμόζει σοσιαλιστική οικονομία της αγοράς* […]»· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Ομοίως, σύμφωνα με το άρθρο 1 του εταιρικού δικαίου της ΛΔΚ: «*Το εταιρικό δίκαιο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας* […] *θεσπίστηκε με σκοπό την τυποποίηση της οργάνωσης και των δραστηριοτήτων των εταιρειών, την προστασία των νόμιμων δικαιωμάτων και συμφερόντων των εταιρειών, των μετόχων και των πιστωτών, τη διαφύλαξη της κοινωνικής και οικονομικής τάξης και την προώθηση της ανάπτυξης της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς*»· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Η ηγεσία του ΚΚΚ —η οποία κατοχυρώνεται επίσημα στο Σύνταγμα της χώρας ([29]), καθώς και στο σχετικό παράγωγο δίκαιο και στον καταστατικό χάρτη του ίδιου του κόμματος ([30])— λαμβάνει διάφορες μορφές στην πράξη· ειδικότερα, δεδομένου ότι δεν υπάρχει διάκριση εξουσιών στην Κίνα, και το Κόμμα ασκεί πλήρη έλεγχο στη νομοθετική ([31]), εκτελεστική ([32]) και δικαστική ([33]) εξουσία του κρατικού μηχανισμού· επιπλέον, το Κόμμα επιβλέπει καίριας σημασίας τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων του χρηματοπιστωτικού τομέα και βιομηχανικών τομέων που θεωρούνται στρατηγικοί, κυρίως μέσω της ιδιοκτησίας και/ή μέσω του διορισμού και της εναλλαγής βασικού προσωπικού· επίσης, η σύσταση κομματικών πυρήνων είναι υποχρεωτική σ' όλες τις επιχειρήσεις με πάνω από τρία μέλη του Κόμματος ([34]) (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 785), κρατικές και ιδιωτικές, ενώ οι κομματικές δομές εντός των επιχειρήσεων διεκδικούν συχνά το δικαίωμα συμμετοχής στη λήψη των επιχειρησιακών αποφάσεων των εταιρειών (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 786). Όλοι αυτοί οι μηχανισμοί ελέγχου παρέχουν στο ΚΚΚ αυστηρό έλεγχο της οικονομίας της χώρας και επιτρέπουν στο Κόμμα να διαμορφώνει και να εφαρμόζει τις οικονομικές πολιτικές του σύμφωνα με τις στρατηγικές εκτιμήσεις και προτεραιότητές του.

(202) Η κατεύθυνση της κινεζικής οικονομίας καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από ένα λεπτομερές σύστημα σχεδιασμού, που καθορίζει τις προτεραιότητες και θέτει τους στόχους στους οποίους θα πρέπει να εστιαστούν η κεντρική και οι τοπικές κυβερνήσεις. Συναφή σχέδια υπάρχουν σε κάθε επίπεδο διακυβέρνησης και καλύπτουν όλους τους οικονομικούς τομείς. Οι στόχοι που καθορίζονται από τα όργανα σχεδιασμού έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα και οι αρχές σε κάθε διοικητικό επίπεδο παρακολουθούν την εκτέλεση των σχεδίων από το αντίστοιχο χαμηλότερο επίπεδο διακυβέρνησης. Συνολικά, το σύστημα σχεδιασμού στη ΛΔΚ έχει ως αποτέλεσμα τη κατανομή των πόρων σε τομείς που χαρακτηρίζονται από την κυβέρνηση ως στρατηγικοί ή πολιτικά σημαντικοί και όχι την κατανομή τους σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς ([35]).

(203) Για την κατανομή πόρων σύμφωνα με τις προτεραιότητες πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης, η εργαλειοποίηση του χρηματοπιστωτικού τομέα είναι ουσιαστικής σημασίας για τις κινεζικές αρχές. Το χρηματοπιστωτικό σύστημα της Κίνας εξακολουθεί να κυριαρχείται από τον τραπεζικό τομέα και το κράτος ελέγχει τον τραπεζικό τομέα (βλ. επίσης σημείο 3.5.1, ιδίως υποσημείο 3.5.1.3), μέσω της ιδιοκτησίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 465), καθώς και μέσω προσωπικών δεσμών. Ως εκ τούτου, η κινεζική κυβέρνηση, με την ιδιότητά της ως πλειοψηφούντος/ελέγχοντος μετόχου, έχει την εξουσία να διορίζει τις σημαντικότερες θέσεις εντός της διοίκησης κρατικών τραπεζών πολιτικής (βλ. αιτιολογική σκέψη 454), καθώς και τραπεζών που ανήκουν εν μέρει ή εξ ολοκλήρου στο ίδιο το κράτος ή σε κρατικά νομικά πρόσωπα (βλ. αιτιολογική σκέψη 468).

(204) Επίσης, το καταστατικό των μεγάλων κινεζικών τραπεζών περιλαμβάνει συχνά ειδικό κεφάλαιο για τη σύσταση κομματικής επιτροπής ([36]). Για παράδειγμα, σύμφωνα με το καταστατικό της Industrial and Commercial Bank of China (στο εξής: ICBC), «*ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της τράπεζας και ο γραμματέας της κομματικής επιτροπής είναι το ίδιο πρόσωπο*» ([37]). Το άρθρο 53 απαριθμεί τα καθήκοντα της κομματικής επιτροπής, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης της πρακτικής εφαρμογής των κομματικών και των κρατικών αποφάσεων στην τράπεζα. Η κομματική

([29]) Βλ. άρθρο 1 του Συντάγματος: «*Το σοσιαλιστικό σύστημα αποτελεί το θεμελιώδες σύστημα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Η ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας είναι το κυρίαρχο γνώρισμα του σοσιαλισμού με κινεζικά χαρακτηριστικά. Απαγορεύεται σε οποιαδήποτε οργάνωση ή άτομο να βλάψει το σοσιαλιστικό σύστημα.*»

([30]) Βλ. το γενικό πρόγραμμα του καταστατικού χάρτη του ΚΚΚ, το οποίο ορίζει τα εξής: «*Η ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας αποτελεί το σημαντικότερο γνώρισμα του σοσιαλισμού με κινεζικά χαρακτηριστικά και τη μεγαλύτερη ισχύ αυτού του συστήματος. Το Κόμμα αποτελεί την ύψιστη δύναμη πολιτικής ηγεσίας. Το Κόμμα ασκεί συνολική ηγεσία σ' όλους τους τομείς δραστηριοποίησης σε κάθε μέρος της χώρας.*»· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (τελευταία επίσκεψη στις 3 Ιουνίου 2024).

([31]) Όσον αφορά τη σύνθεση του Εθνικού Λαϊκού Κογκρέσου και τη σχέση του με το Κομμουνιστικό Κόμμα της Κίνας, βλ. για παράδειγμα: https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Βλ. https://www.gov.cn/.

([33]) Βλ. άρθρο 12 του νόμου για τους δικαστές της ΛΔΚ, το οποίο προβλέπει ότι οι δικαστές πρέπει να «[τ]ηρούν […] το Σύνταγμα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, την ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας και το σοσιαλιστικό σύστημα»· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Βλ. άρθρο 30 του καταστατικού χάρτη του ΚΚΚ: «*Κομματική οργάνωση πρώτου επιπέδου συγκροτείται σε κάθε επιχείρηση,* […], *κυβερνητικό όργανο,* […] *και κάθε άλλη πρώτου επιπέδου* [οργάνωση όπου εργάζονται άνθρωποι] *στην οποία υπάρχουν τρία ή περισσότερα πλήρη μέλη του Κόμματος*».

([35]) Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τις σημαντικές στρεβλώσεις στην οικονομία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τους σκοπούς των ερευνών εμπορικής άμυνας) [SWD(2017) 483 final/2 της 20ής Δεκεμβρίου 2017] (στο εξής: έκθεση για την Κίνα του 2017) — κεφάλαιο 4, σ. 41-42 και 83. Βλ. επίσης το επικαιροποιημένο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the PRC for the purposes of the trade defence investigations» [SWD(2024) 91 final της 10ης Απριλίου 2024] (στο εξής: έκθεση για την Κίνα) — κεφάλαιο 4, σ. 57-59, 99.

([36]) Καταστατικό της ICBC, κεφάλαιο 6, άρθρα 52-53· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Ό.π., άρθρο 52.

επιτροπή διαδραματίζει επίσης ρόλο στην επιλογή και την αξιολόγηση του προσωπικού, από κοινού με το διοικητικό συμβούλιο. Τέλος, η κομματική επιτροπή πρέπει να συμμετέχει στη συζήτηση «*σημαντικών επιχειρησιακών και διαχειριστικών ζητημάτων και σημαντικών ζητημάτων που αφορούν τα συμφέροντα των εργαζομένων, και να διατυπώνει παρατηρήσεις και προτάσεις*» ([38]). Επίσης, σύμφωνα με τις διατάξεις που αφορούν το διοικητικό συμβούλιο, πρέπει να ζητείται η γνώμη της κομματικής επιτροπής πριν από τη λήψη αποφάσεων για σημαντικά ζητήματα ([39]). Το καταστατικό της Agricultural Bank of China περιέχει πανομοιότυπη διατύπωση όσον αφορά τη σύσταση της κομματικής επιτροπής στο άρθρο 58 και τη συμμετοχή της επιτροπής στη συζήτηση σημαντικών ζητημάτων στο άρθρο 161 ([40]).

(205) Εκτός από την ικανότητα της κινεζικής κυβέρνησης να ελέγχει τον τραπεζικό τομέα μέσω της ιδιοκτησίας και της οργανωτικής δομής, η κινεζική κυβέρνηση ασκεί έλεγχο στον τομέα και βάσει της ισχύουσας κινεζικής νομοθεσίας (βλ. σημείο 3.5.1.5 για την ανάλυση των σχετικών κανονιστικών εγγράφων), η οποία προβλέπει ότι οι τράπεζες πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τους στόχους βιομηχανικής πολιτικής της χώρας κατά τη λήψη χρηματοπιστωτικών αποφάσεων.

(206) Εν κατακλείδι, όλα αυτά τα στοιχεία δείχνουν ότι η δομή του νομικού και πολιτικού συστήματος στη ΛΔΚ βασίζεται στον αυστηρό έλεγχο, από την κυβέρνηση, όλων των πτυχών της οικονομίας και του εμπορίου, καθώς τελούν υπό την κεντρική διαχείριση της κινεζικής κυβέρνησης και παρακολουθούνται από αυτήν. Οι οικονομικοί φορείς αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτού του συστήματος, όχι ως παράγοντες της ελεύθερης αγοράς που αποσκοπούν στη λήψη επιχειρηματικών αποφάσεων αποκλειστικά με γνώμονα την οικονομική λογική και τη μεγιστοποίηση του κέρδους, αλλά ως ένας από τους αναπόσπαστους παράγοντες υλοποίησης των γενικών πολιτικών και των ειδικών στόχων τους που καθορίζονται από την κινεζική κυβέρνηση σε κεντρικό επίπεδο.

3.2. **Κυβερνητικά σχέδια και πολιτικές για τη στήριξη του κλάδου παραγωγής BEV**

(207) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι όλες οι υπό εξέταση επιδοτήσεις ή προγράμματα επιδοτήσεων εντάσσονται στην υλοποίηση του κεντρικού σχεδιασμού της κινεζικής κυβέρνησης με στόχο την ενίσχυση του κλάδου BEV για τους ακόλουθους λόγους.

(208) Ο κλάδος BEV θεωρείται στρατηγικής σημασίας από την κινεζική κυβέρνηση, η οποία έχει επανειλημμένα τονίσει, τουλάχιστον από το 2010, την πολιτική στήριξη για την ταχύτερη ανάπτυξή του. Η κατηγοριοποίηση αυτή έχει εξαιρετική σημασία, καθώς καθιστά συγκεκριμένους τομείς επιλέξιμους για κάλυψη από ένα εύρος ειδικών πολιτικών και μέτρων στήριξης που έχουν σχεδιαστεί με στόχο να τονωθεί η ανάπτυξη των εν λόγω τομέων ([41]).

(209) Αυτό προκύπτει σαφώς από μια σειρά εγγράφων βιομηχανικής πολιτικής τα οποία έχουν εφαρμοστεί επιτυχώς τουλάχιστον από το 2010 και τα οποία παρατίθενται κατωτέρω.

Απόφαση αριθ. 40 του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με την κύρωση και εφαρμογή των «Προσωρινών διατάξεων για την προώθηση της προσαρμογής των βιομηχανικών δομών».

(210) Η απόφαση αριθ. 40 του Κρατικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας συνιστά νομικό έγγραφο που εκδόθηκε το 2005 με σκοπό να προωθηθεί η προσαρμογή των βιομηχανικών δομών της Κίνας με την τόνωση της ανάπτυξης κλάδων υψηλής τεχνολογίας και την εξάλειψη της παρωχημένης παραγωγικής ικανότητας. Το έγγραφο καθοδήγησης για την προσαρμογή των βιομηχανικών δομών, το οποίο αποτελεί εκτελεστικό μέτρο της απόφασης αριθ. 40, θέτει τις βάσεις για τις επενδυτικές κατευθύνσεις καθορίζοντας τους βιομηχανικούς κλάδους που θα πρέπει να έχουν προνομιακή πρόσβαση σε πιστώσεις. Παρέχει επίσης καθοδήγηση στην κινεζική κυβέρνηση για τη διαχείριση των επενδυτικών έργων καθώς και για τη χάραξη και εφαρμογή πολιτικών στους τομείς των δημόσιων οικονομικών, της φορολογίας, των πιστώσεων, της γης, των εισαγωγών και των εξαγωγών. Η Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων (στο εξής: ΕΕΑΜ) δημοσίευσε και, στη συνέχεια, τροποποίησε έγγραφο καθοδήγησης για την προσαρμογή των βιομηχανικών δομών τον Φεβρουάριο του 2013 και το 2019.

(211) Τα έγγραφα του 2013 και του 2019 αναφέρονται και τα δύο στον κλάδο παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας (στο εξής: NEV), ο οποίος περιλαμβάνει τα BEV, ως προωθούμενο κλάδο παραγωγής.

([38]) Ό.π., άρθρο 53 παράγραφος 3.
([39]) Ό.π., άρθρο 144.
([40]) Καταστατικό της ABC· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Έκθεση για την Κίνα του 2017 — κεφάλαιο 2, σ. 17 και σ. 20.

Απόφαση του Κρατικού Συμβουλίου του 2010 για την επιτάχυνση της ανάπτυξης στρατηγικών αναδυόμενων κλάδων

(212) Στην απόφαση του Κρατικού Συμβουλίου του 2010 σχετικά με την επιτάχυνση της ανάπτυξης στρατηγικών αναδυόμενων κλάδων ([42]), η κινεζική κυβέρνηση προσδιόρισε τον τομέα των NEV μεταξύ των κλάδων παραγωγής που πρέπει να αναβαθμιστούν κατά προτεραιότητα.

(213) Σύμφωνα με το άρθρο ΙΙ της απόφασης, η κινεζική κυβέρνηση ανέλαβε τη δέσμευση να «*δώσει προτεραιότητα στην προώθηση και την ανάπτυξη κλάδων όπως της διατήρησης της ενέργειας, της προστασίας του περιβάλλοντος, της τεχνολογίας πληροφοριών νέας γενιάς, της βιολογίας, της παραγωγής εξοπλισμού υψηλών προδιαγραφών, των νέων ενεργειακών πόρων, των νέων υλικών, των αυτοκινήτων νέων μορφών ενέργειας κ.λπ.*».

(214) Η απόφαση περιλάμβανε επίσης ρητό μακροπρόθεσμο αναπτυξιακό στόχο για τη βιομηχανία, ο οποίος συνεπάγεται επίσης τη δημιουργία επιχειρήσεων μεγάλης κλίμακας που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως: «*Έως το 2020,* […] *οι νέοι ενεργειακοί πόροι, τα νέα υλικά και η αυτοκινητοβιομηχανία νέων μορφών ενέργειας θα έχουν καταστεί οι πρωτοπόροι κλάδοι της εθνικής οικονομίας. Η ικανότητα καινοτομίας θα έχει βελτιωθεί σημαντικά, θα ελέγχεται από εμάς μια δέσμη σημαντικών και βασικών τεχνολογιών και θα έχει επιτευχθεί κορυφαίο στον κόσμο επίπεδο σε ορισμένους τομείς. Θα έχει σχηματιστεί μια ομάδα μεγάλων επιχειρήσεων με διεθνή επιρροή και μια ομάδα ισχυρών μικρομεσαίων επιχειρήσεων.*» ([43])

(215) Ο χαρακτηρισμός των NEV ως στρατηγικού κλάδου παραγωγής κατέδειξε, σ' όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, τη σημασία που αποδίδει η κινεζική κυβέρνηση στον τομέα, καθιστώντας έτσι σαφές ότι πρόσθετες πολιτικές για τη στήριξη του κλάδου θα ακολουθήσουν σε κεντρικό επίπεδο και αναμένονται επίσης στα χαμηλότερα επίπεδα διοίκησης της χώρας.

Σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας (2012-2020)

(216) Η στήριξη για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής NEV είχε ήδη ενταχθεί στο 12ο εθνικό πενταετές πρόγραμμα ([44]) για την περίοδο από το 2011 έως το 2015 και διατυπώθηκε ειδικότερα στο σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας (2012-2020) ([45]), το οποίο ανέφερε ότι «*τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας που αναφέρονται στο παρόν πρόγραμμα περιλαμβάνουν κυρίως αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα, υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη και οχήματα κυψελών καυσίμου. Τα οχήματα εξοικονόμησης ενέργειας αναφέρονται σε οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης ως κύριο σύστημα ισχύος* […].» ([46]).

(217) Το πρόγραμμα διευκρίνιζε επίσης ότι, παρόλο που «*υπάρχουν ουσιαστικά τα θεμέλια για την ανάπτυξη της εκβιομηχάνισης των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας της Κίνας και παρόλο που βασικές τεχνολογίες, όπως οι συσσωρευτές, οι κινητήρες, τα συστήματα ηλεκτρονικού ελέγχου και η ενοποίηση των συστημάτων, έχουν σημειώσει σημαντική πρόοδο και έχει αρχίσει η διάθεση στην αγορά αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη σε μικρή κλίμακα*», εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά εμπόδια για την ανάπτυξη του τομέα: «*δεν έχει σημειωθεί ακόμα πρόοδος ως προς τις βασικές τεχνολογίες των κινεζικών οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και ορισμένων βασικών κατασκευαστικών στοιχείων, το κόστος των προϊόντων είναι υψηλό, τα μέτρα στήριξης του κλάδου παραγωγής NEV δεν είναι τέλεια και η εκβιομηχάνιση του κλάδου παραγωγής NEV και η εξέλιξή του ως κλάδου που βασίζεται στην αγορά είναι περιορισμένη· οι βασικές τεχνολογίες για την εξοικονόμηση ενέργειας στα αυτοκίνητα δεν έχουν τελειοποιηθεί* […]».

(218) Στο πλαίσιο αυτό, η κινεζική κυβέρνηση διατύπωσε τον συνολικό στόχο της βιομηχανικής πολιτικής για τον τομέα ως εξής: «*πρέπει να αξιοποιήσουμε την ευκαιρία, να εκμεταλλευτούμε την εξάπλωση, να επιταχύνουμε την διαμόρφωση και την ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας, να προωθήσουμε τη βελτιστοποίηση και την αναβάθμιση της αυτοκινητοβιομηχανίας και να υλοποιήσουμε τη μετάβαση από μια μεγάλη αυτοκινητοβιομηχανία σε μια δύναμη στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.*».

(219) Οι μέθοδοι —οι οποίες βασίζονται κυρίως σε μηχανισμούς κρατικής στήριξης — για την επίτευξη αυτών των στόχων καθορίστηκαν επίσης στο πρόγραμμα: «*Διατήρηση του συνδυασμού της κρατικής καθοδήγησης και της ώθησης της αγοράς. Κατά την περίοδο αρχικής ανάπτυξης του κλάδου, θα αναλάβουμε ενεργά τον ρόλο του σχεδιασμού της καθοδήγησης και των κινήτρων πολιτικής, θα συγκεντρώσουμε επιστημονικούς, τεχνολογικούς και βιομηχανικούς πόρους, θα ενθαρρύνουμε την ανάπτυξη και την παραγωγή οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας και θα κατευθύνουμε την κατανάλωση στην αγορά. Μετά την είσοδο στην ώριμη φάση του κλάδου, η αγορά θα διαδραματίσει πλήρως τον καθοριστικό ρόλο της στη βιομηχανική ανάπτυξη* [...]. ([47])»

([42]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big

([43]) Βλ. άρθρο ΙΙ παράγραφος 3 της απόφασης.

([44]) Βλ. κεφάλαιο 10 σημείο 3 του προγράμματος· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: 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]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm

([46]) Βλ. άρθρο 1 του προγράμματος.

([47]) Βλ. άρθρο 2 παράγραφος 2 του προγράμματος.

(220) Το εν λόγω άρθρο του προγράμματος ορίζει ότι η καθοδήγηση από την κινεζική κυβέρνηση στην αγορά αφορά όχι μόνο την παραγωγή τελικών NEV, αλλά και των μερών τους: «*Διατήρηση του συνδυασμού της αρχικής ανάπτυξης των κλάδων και της ενίσχυσης των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων. Με βασικό πρωταγωνιστή ολόκληρο το όχημα, καλλιέργεια και προώθηση της ταχείας ανάπτυξης της βιομηχανικής αλυσίδας, όπως των συσσωρευτών, των κινητήρων, των ηλεκτρονικών συστημάτων των αυτοκινήτων, των προηγμένων κινητήρων εσωτερικής καύσης και των συστημάτων μετάδοσης υψηλής απόδοσης.*» ([48]).

(221) Αφού προσδιορίστηκαν στο σχέδιο οι γενικοί στόχοι και οι μέθοδοι για την επίτευξή τους, καθορίστηκαν συγκεκριμένοι ποσοτικοί στόχοι (αποτελέσματα): «*Έως το 2015 η σωρευτική παραγωγή και πώληση αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη θα ανέλθει στις 500 000 μονάδες· έως το 2020 η ικανότητα παραγωγής αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη θα ανέλθει στις 2 εκατομμύρια μονάδες, ενώ η σωρευτική παραγωγή και πώληση θα υπερβεί τις 5 εκατομμύρια μονάδες* […]» ([49]). Στο τέλος, το πρόγραμμα ανέφερε τους μηχανισμούς κρατικής στήριξης για τους οποίους θα είναι επιλέξιμος ο τομέας των NEV, οι οποίοι περιλαμβάνουν πεδία όπως στήριξη που αφορά τον καθορισμό διεθνών προτύπων ή την πρόσληψη και καλλιέργεια ταλέντων, με επίκεντρο διάφορες μορφές χρηματοοικονομικής στήριξης, όπως οι εξής:

— επιχορηγήσεις («*Η κεντρική κυβέρνηση διαθέτει κονδύλια για να στηρίξει κατάλληλα την υλοποίηση έργων καινοτομίας στην τεχνολογία οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας, να καθοδηγήσει τις επιχειρήσεις ώστε να αυξήσουν τις επενδύσεις στην τεχνολογική ανάπτυξη, τη μηχανική, τη διαμόρφωση προτύπων, την εφαρμογή στην αγορά και άλλους δεσμούς, και να δημιουργήσει ένα σύστημα τεχνολογικής καινοτομίας που συνδυάζει παραγωγή, εκπαίδευση και έρευνα· να παρέχει επιδοτήσεις για επιδείξεις οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας στον τομέα των δημόσιων υπηρεσιών και για την ιδιωτική αγορά οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, και να ενθαρρύνει τους καταναλωτές να αγοράζουν και να χρησιμοποιούν οχήματα εξοικονόμησης ενέργειας* […].»)·

— στήριξη μέσω της φορολογικής πολιτικής («*Οι επιχειρήσεις παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας και των βασικών μερών και κατασκευαστικών στοιχείων τους που αναγνωρίζονται ως επιλέξιμες για φορολογικά κίνητρα που σχετίζονται με το εισόδημα επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας μπορούν να υπόκεινται σε σχετικές προτιμησιακές πολιτικές σύμφωνα με τον νόμο.*»)·

— στήριξη χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών («*Καθοδήγηση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων για τη θέσπιση συστημάτων διαχείρισης πιστώσεων και αξιολόγησης δανείων με σκοπό την ενθάρρυνση της ανάπτυξης κλάδων παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας, την ενεργό προώθηση της καινοτομίας στα χρηματοπιστωτικά προϊόντα, όπως τη χρηματοδότηση με την εγγύηση διανοητικής ιδιοκτησίας και τη χρηματοδότηση της βιομηχανικής αλυσίδας, την επιτάχυνση της δημιουργίας ενός πολυεπίπεδου συστήματος εγγυήσεων που θα περιλαμβάνει χρηματοδοτικές συνεισφορές και επενδύσεις κοινωνικού κεφαλαίου, την ολοκληρωμένη χρήση πολιτικών αντιστάθμισης κινδύνου και άλλων πολιτικών, καθώς και την προώθηση αυξημένης χρηματοδοτικής στήριξης.*»)· και

— στήριξη επιχειρηματικών κεφαλαίων («*Το νέο ταμείο επιχειρηματικών κεφαλαίων για οχήματα νέων μορφών ενέργειας που πληροί τις απαιτήσεις μπορεί να υποβάλει αίτηση για κεντρική χρηματοδοτική συμμετοχή σύμφωνα με τους κανονισμούς και να καθοδηγήσει τα κοινωνικά ταμεία να επενδύσουν στην αυτοκινητο-βιομηχανία εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας με διάφορους τρόπους.*»).

Κατευθυντήριες γνώμες για την επιτάχυνση της προώθησης και της εφαρμογής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας

(222) Το 2014 το Κρατικό Συμβούλιο δημοσίευσε τις «Κατευθυντήριες γνώμες για την επιτάχυνση της προώθησης και της εφαρμογής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας» ([50]) [Guobanfa (2014) αριθ. 35] (στο εξής: κατευθυντήριες γνώμες για τα NEV). Οι κατευθυντήριες γνώμες για τα NEV έχουν στόχο να «*συνδυάσουν τη δεσπόζουσα θέση στην αγορά με κρατική στήριξη*» ([51]) και να παρουσιάσουν διάφορες μορφές κρατικής στήριξης για την ανάπτυξη του κλάδου, όπως τοπικά σχέδια για την προώθηση των NEV, αγορές επιδοτήσεων, χρηματοδοτική στήριξη, ομόλογα κ.λπ.

(223) Οι στόχοι και οι οδηγίες που περιέχει το 14ο πενταετές πρόγραμμα συμπληρώνονται συχνά από σχέδια εφαρμογής, σχέδια δράσης, κατευθυντήριες γνώμες, κατευθυντήριες γραμμές κ.λπ. Οι κατευθυντήριες γνώμες είναι έγγραφα που εκδίδει η κυβέρνηση με στόχο την καθοδήγηση της συμπεριφοράς κλάδων παραγωγής για την επίτευξη των στόχων πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης σε συγκεκριμένους τομείς. Μολονότι οι κατευθυντήριες γνώμες θεωρούνται έγγραφα καθοδήγησης στο πλαίσιο του κινεζικού νομικού συστήματος, υποδεικνύουν συγκεκριμένη κρατική παρέμβαση για τη διαμόρφωση διαφόρων τομέων της κινεζικής οικονομίας ([52]). Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις κατευθυντήριες γνώμες

([48]) *Ό.π.*
([49]) Βλ. άρθρο 3 παράγραφος 2 του προγράμματος.
([50]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Βλ. σημείο Ι παράγραφος 1 των κατευθυντήριων γνωμών για τα NEV.
([52]) Βλέπε, για παράδειγμα, ΕΕ L 228 της 15.9.2023, σ. 217 και 14ο πενταετές πρόγραμμα για την εθνική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και τους μακροπρόθεσμους στόχους για το 2035.

για τα ΝΕV, οι οποίες περιλαμβάνουν τόσο οδηγίες «από την κορυφή προς τη βάση» προς την τοπική αυτοδιοίκηση για την εκπόνηση σχεδίων και τον σχεδιασμό κινήτρων για την προώθηση των ΝΕV όσο και οδηγίες σε κεντρικό επίπεδο για την κατανομή κεφαλαίων ως ανταμοιβή πόλεων και επιχειρήσεων που επιτυγχάνουν ιδιαίτερα καλές επιδόσεις στην προώθηση οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, καθώς και για φορολογικά, οικονομικά και επενδυτικά κίνητρα από κρατικές αρχές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα κ.λπ. Συνεπώς, οι κατευθυντήριες γνώμες αποτελούν ένα ακόμη εργαλείο που χρησιμοποιούν οι κρατικές αρχές για την άσκηση άμεσου ελέγχου στον τρόπο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής ΝΕV. *Το 13ο εθνικό πενταετές πρόγραμμα της Κίνας*

(224) Παρόμοια διατύπωση όσον αφορά τη στήριξη του κλάδου υπάρχει σ' όλα τα πρόσφατα έγγραφα κυβερνητικής πολιτικής, με αφετηρία το 13ο εθνικό πενταετές πρόγραμμα για την περίοδο 2016 έως 2020 ([53]). Σύμφωνα με το σημείο 1 του κεφαλαίου 23 του 13ου πενταετούς προγράμματος, η κινεζική κυβέρνηση σκόπευε να «*στηρίξει την ανάπτυξη της τεχνολογίας πληροφοριών νέας γενιάς, των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, της βιοτεχνολογίας, της πράσινης τεχνολογίας και της τεχνολογίας χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, του εξοπλισμού και των υλικών υψηλών προδιαγραφών και των ψηφιακών δημιουργικών κλάδων*».

(225) Επίσης, στο ίδιο κεφάλαιο του 13ου πενταετούς προγράμματος αναφέρονται ορισμένες πολιτικές τις οποίες η κινεζική κυβέρνηση σχεδίαζε να εφαρμόσει για τη στήριξη της πλήρους ανάπτυξης του κλάδου, μεταξύ άλλων από τους ζωτικής σημασίας συντελεστές παραγωγής έως το τελικό προϊόν, και συγκεκριμένα οι εξής: «*i) προώθηση της χρήσης οχημάτων νέων μορφών ενέργειας· ii) ενθάρρυνση της χρήσης οχημάτων νέων μορφών ενέργειας για τις αστικές δημόσιες συγκοινωνίες και τις υπηρεσίες ταξί· iii) ανάπτυξη αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων και υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων, με έμφαση στην επίτευξη προόδου σε βασικούς τεχνολογικούς τομείς, όπως η ενεργειακή πυκνότητα των συσσωρευτών και η προσαρμοστικότητα της θερμοκρασίας των συσσωρευτών· iv) διευκόλυνση της ανάπτυξης δικτύου εγκαταστάσεων και υπηρεσιών φόρτισης που να είναι συμβατές μεταξύ τους και τηρούν ενοποιημένα πρότυπα […]· v) διασφάλιση της αύξησης της σωρευτικής συνολικής παραγωγής και πώλησης οχημάτων νέων μορφών ενέργειας στην Κίνα σε πέντε εκατομμύρια μονάδες· vi) ενίσχυση των προσπαθειών ανάκτησης και διάθεσης μεταχειρισμένων συσσωρευτών από οχήματα νέων μορφών ενέργειας.*» ([54]).

Made in China 2025

(226) Το 2015 η κινεζική κυβέρνηση δημοσίευσε τη μακροπρόθεσμη ολοκληρωμένη βιομηχανική στρατηγική της, γνωστή ως «Made in China 2025» ([55]). Η στρατηγική αυτή έθεσε ορόσημα για την αναβάθμιση επιλεγμένων μεταποιητικών κλάδων της χώρας έως το 2020 και το 2025 και επανέλαβε την πρόθεση της κινεζικής κυβέρνησης να «[σ]υνεχίζει *να στηρίζει την ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων και οχημάτων κυψελών καυσίμου, να τελειοποιήσει τις βασικές τεχνολογίες ευφυών αυτοκινήτων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που αξιοποιούν τις τεχνολογίες πληροφοριών, [να βελτιώσει τις ικανότητες σχεδίασης και εκβιομηχάνισης βασικών τεχνολογιών, όπως συσσωρευτών εκκίνησης, κινητήρων, κινητήρων εσωτερικής καύσης υψηλής απόδοσης, προηγμένων συστημάτων μετάδοσης, ελαφρών υλικών και ευφυών συστημάτων ελέγχου, να διαμορφώσει ένα πλήρες βιομηχανικό σύστημα και σύστημα καινοτομίας, από τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία έως τα πλήρη οχήματα, και να προωθήσει την ενσωμάτωση οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και οχημάτων νέων μορφών ενέργειας σε ανεξάρτητα εμπορικά σήματα προηγμένου διεθνώς επιπέδου*» ([56]) και, ως εκ τούτου, να «[ο]ργανώσει *και να υλοποιήσει σειρά ειδικών έργων και μεγάλων έργων καινοτομίας και εκβιομηχάνισης για μεγάλα αεροσκάφη, κινητήρες αεροσκαφών και αεριοστροβίλους, μη στρατιωτική αεροδιαστημική, έξυπνες «πράσινες» αμαξοστοιχίες, οχήματα εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας, εξοπλισμό ναυτικής μηχανολογίας και πλοία υψηλής τεχνολογίας, πλήρη σύνολα εξοπλισμού για έξυπνα δίκτυα, εξοπλισμό αριθμητικού ελέγχου με υπολογιστή (CNC) υψηλών προδιαγραφών, εξοπλισμό πυρηνικής ενέργειας και ιατρικό εξοπλισμό υψηλών προδιαγραφών*» ([57]).

(227) Για την επίτευξη των στόχων αυτών, η στρατηγική «Made in China 2025» τόνισε την ανάγκη να «[π]ροχωρήσει *βαθύτερα η μεταρρύθμιση του χρηματοπιστωτικού τομέα, να επεκταθεί ο χρηματοδοτικός δίαυλος για τη μεταποιητική βιομηχανία και να μειωθεί το χρηματοοικονομικό κόστος,* [να] *αξιοποιηθούν τα πλεονεκτήματα της χρηματοδότησης πολιτικών, της αναπτυξιακής χρηματοδότησης και της εμπορικής χρηματοδότησης, καθώς και να αυξηθεί η στήριξη τεχνολογιών πληροφοριών νέας γενιάς, εξοπλισμού υψηλών προδιαγραφών, νέων υλικών,* [να] *στηριχθεί η Export-Import Bank of China για να αυξήσει τις υπηρεσίες προς τον εξαγωγικό μεταποιητικό κλάδο στο πλαίσιο των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων, να ενθαρρυνθεί η China Development Bank να αυξήσει τα δάνεια προς τις μεταποιητικές επιχειρήσεις και να κατευθυνθούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προς καινοτόμα προϊόντα και δραστηριότητες που είναι κατάλληλα για τα χαρακτηριστικά των μεταποιητικών επιχειρήσεων*» ([58]).

([53]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf

([54]) Βλ. κεφάλαιο 23, πλαίσιο 8 του πενταετούς προγράμματος.

([55]) Βλ. https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm· η αγγλική μετάφραση διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

([56]) Βλ. σημείο 3.6.6. της στρατηγικής «Made in China 2025».

([57]) Ό.π., πλαίσιο 5.

([58]) Ό.π., σημείο 4.3.

(228) Η στρατηγική προβλέπει επίσης τη χρήση δημοσιονομικών μέσων: «*Πλήρης αξιοποίηση των υφιστάμενων διαύλων, ενίσχυση της στήριξης χρηματοδοτικών πόρων προς τον μεταποιητικό τομέα, εστίαση σε βασικούς τομείς μετασχηματισμού και αναβάθμισης του μεταποιητικού τομέα, όπως* […] *εξοπλισμό υψηλών προδιαγραφών,* […] *και δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος πολιτικής για την ανάπτυξη του μεταποιητικού τομέα. Χρήση* […] *συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα προκειμένου τα κοινωνικά ταμεία να κατευθυνθούν προς τη συμμετοχή στην κατασκευή μεγάλων έργων, την τεχνολογική καινοτομία των επιχειρήσεων και την κατασκευή βασικών υποδομών για τον μεταποιητικό τομέα. Καινοτομία στα μέσα χρηματοδοτικής στήριξης, μετάβαση από την "κατασκευαστική στήριξη" στην "επιχειρησιακή στήριξη" και βελτίωση της αποδοτικότητας στη χρήση των χρηματοδοτικών πόρων.*» ([59]).

Κανονισμός σχετικά με τα πρότυπα του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών για την αυτοκινητοβιομηχανία

(229) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι, το 2015, το Υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών εξέδωσε τον «κανονισμό σχετικά με τα πρότυπα του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών για την αυτοκινητοβιομηχανία ([60]) (στο εξής: κανονισμός για τα πρότυπα), με σκοπό την «*καθοδήγηση και τη ρύθμιση της υγιούς ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών για την αυτοκινητοβιομηχανία.* […] *Το κράτος ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις παραγωγής συσσωρευτών για αυτοκίνητα να γίνουν καλύτερες και ισχυρότερες, να θεσπίσουν προδιαγραφές παραγωγής προϊόντων και συστήματα διασφάλισης της ποιότητας, να ενισχύσουν την τεχνολογική και διαχειριστική καινοτομία, να βελτιώσουν τα επίπεδα έρευνας, ανάπτυξης και κατασκευής προϊόντων, καθώς και να βελτιώσουν τις επιδόσεις και την ποιότητα των προϊόντων, ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας*» ([61]). Ο κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις παραγωγής συσσωρευτών για αυτοκίνητα ώστε να υποβάλουν αίτηση για ένταξη στον κατάλογο των επιχειρήσεων που πληρούν τις απαιτήσεις, μία από τις οποίες είναι να είναι παραγωγοί και προμηθευτές «*προϊόντων αυτοκινητοβιομηχανίας εντός της επικράτειας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (εκτός από την Ταϊβάν, το Χονγκ Κονγκ και το Μακάο)*» ([62]). Ως εκ τούτου, «[ο] *κατάλογος των επιχειρήσεων που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση θα χρησιμεύσει ως πρώτη βάση για τη σχετική στήριξη πολιτικής*» ([63]). Μετά την ανακοίνωση αυτή, δημοσιεύθηκαν τέσσερις εκδόσεις του καταλόγου επιχειρήσεων που πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στον κανονισμό για τα πρότυπα και δεν συμπεριλήφθηκε σε αυτόν κανένας ξένος παραγωγός συσσωρευτών ([64]). Παρά το γεγονός ότι οι απαιτήσεις καταργήθηκαν το 2019 με την ανακοίνωση αριθ. 22 του Υπουργείου Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας ([65]), μπορεί να θεωρηθεί ότι η ύπαρξη του καταλόγου επιχειρήσεων παραγωγής συσσωρευτών έδωσε στους Κινέζους κατασκευαστές συσσωρευτών ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ξένων παραγωγών, όταν ο κλάδος παραγωγής συσσωρευτών βρισκόταν σε στάδιο αρχικής ανάπτυξης.

Σχέδιο δράσης για την προώθηση της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών για NEV

(230) Το σχέδιο δράσης για την προώθηση της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών για NEV ([66]) του 2017 εξηγεί ότι οι συσσωρευτές αποτελούν την καρδιά των ηλεκτρικών οχημάτων και το κλειδί για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας. Μετά από υπερδεκαετή ανάπτυξη, ο κλάδος παραγωγής συσσωρευτών της χώρας σημείωσε μεγάλη πρόοδο. Ωστόσο, το υφιστάμενο επίπεδο επιδόσεων, ποιότητας και κόστους των προϊόντων συσσωρευτών δεν ικανοποιούν ακόμα της ανάγκες της προώθησης και της αύξησης της δημοφιλίας των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, ιδίως όσον αφορά τα βασικά υλικά, την τεχνολογία ενοποίησης των συστημάτων, τον εξοπλισμό και τις διεργασίες παραγωγής κ.λπ. Το σχέδιο καταρτίστηκε για να επιταχυνθεί η βελτίωση των ικανοτήτων και του επιπέδου ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών για την αυτοκινητοβιομηχανία της χώρας και για να προωθηθεί η υγιής και βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας.

([59]) Ό.π., σημείο 4.4.

([60]) Ανακοίνωση αριθ. 22 του Υπουργείου Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (2015), διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml

([61]) Άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού για τα πρότυπα.

([62]) Άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού για τα πρότυπα.

([63]) Άρθρο 8 παράγραφος 26 του κανονισμού για τα πρότυπα.

([64]) Πρώτη έκδοση: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html· Δεύτερη έκδοση: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html· Τρίτη έκδοση: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html· Τέταρτη έκδοση: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.

([65]) Ανακοίνωση αριθ. 22 του Υπουργείου Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (2019), διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση: 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) Η υλοποίηση του έργου αναβάθμισης των συσσωρευτών από το Υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών και το Υπουργείο Επιστήμης και Τεχνολογίας βασίζεται σε εθνικά επιστημονικά και τεχνολογικά σχέδια (ειδικά έργα, ταμεία) και σε άλλους συνολικούς τύπους στήριξης για την έρευνα και την ανάπτυξη στον τομέα των συσσωρευτών, με στόχο την επίτευξη μεμονωμένης μονάδας ειδικής ενέργειας άνω των 300 Wh/kg το 2020, τη συνεχή βελτίωση των επιδόσεων των προϊόντων και την επιτάχυνση της υλοποίησης της εγκατάστασης και εφαρμογής προϊόντων υψηλού επιπέδου. Στόχος ήταν να ενθαρρυνθούν κορυφαίες εταιρείες συσσωρευτών να συνεργαστούν με ανώτερης ποιότητας πόρους προηγούμενου και επόμενου σταδίου, να επικεντρωθούν σε καινοτομίες σε βασικές τεχνολογίες υλικών και κατασκευαστικών στοιχείων, στοιχείων και συστημάτων συσσωρευτών, να βελτιώσουν σημαντικά τις επιδόσεις και την ασφάλεια των προϊόντων συσσωρευτών, καθώς και να προσπαθήσουν για την κατασκευή μεμονωμένης μονάδας με πυκνότητα 350 Wh/kg και για την εκβιομηχάνιση και εφαρμογή σε οχήματα νέων προϊόντων ιόντων λιθίου με σύστημα 260 Wh/kg.

(232) Το σχέδιο προβλέπει επίσης αύξηση της στήριξης της πολιτικής, με την αξιοποίηση του καθοδηγητικού ρόλου των δημόσιων επενδύσεων στο κοινωνικό κεφάλαιο, την ενθάρρυνση της χρήσης κοινωνικού κεφαλαίου για τη δημιουργία ταμείων ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών και την αύξηση της στήριξης για τεχνολογία εκβιομηχάνισης των συσσωρευτών. Σύμφωνα με το σχέδιο, εάν τα προϊόντα συσσωρευτών πληρούν τις προϋποθέσεις, θα απαλλάσσονται από τον φόρο κατανάλωσης σύμφωνα με τους κανονισμούς· εάν οι εταιρείες συσσωρευτών πληρούν τις προϋποθέσεις, θα επωφελούνται από προτιμησιακές φορολογικές πολιτικές για τις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας, τη μεταφορά τεχνολογίας και την ανάπτυξη τεχνολογίας σύμφωνα με τους κανονισμούς.

Το 14ο εθνικό πενταετές πρόγραμμα της Κίνας

(233) Χωρίς να αποκλίνει από τη στρατηγική «Made in China 2025», το 14ο εθνικό πενταετές πρόγραμμα ([67]) για την περίοδο από το 2021 έως το 2026 δείχνει ότι η πολιτική της κινεζικής κυβέρνησης να δίνει προτεραιότητα και να στηρίζει τον τομέα των NEV *συνεχίστηκε* και, μάλιστα, επιτάθηκε. Σύμφωνα με το άρθρο IX του προγράμματος, οι κινεζικές αρχές δεσμεύτηκαν να «*αυξήσουν την προστιθέμενη αξία στρατηγικών αναδυόμενων κλάδων παραγωγής σε ποσοστό άνω του 17 % του ΑΕΠ*». Όσον αφορά τον τομέα των NEV, ως έναν από τους στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής, η εν λόγω δέσμευση συνεπάγεται «*την επίτευξη καινοτομιών σε βασικές τεχνολογίες, όπως συσσωρευτές υψηλής ασφάλειας, κινητήρες υψηλής απόδοσης και συστήματα ισχύος υψηλών επιδόσεων για οχήματα νέων μορφών ενέργειας, και την επιτάχυνση της έρευνας και της ανάπτυξης βασικών κατασκευαστικών στοιχείων, όπως των βασικών τεχνολογικών πλατφορμών για ευφυή (συνδεδεμένα) οχήματα, συστημάτων λογισμικού και υλισμικού, πλαισίων με ηλεκτρικό έλεγχο διεύθυνσης (steer-by-wire) και έξυπνων τερματικών σταθμών*» ([68]).

(234) Δεδομένου του χαρακτήρα του κινεζικού συστήματος σχεδιασμού, τα προγράμματα υψηλότερου επιπέδου —όπως το 12ο, το 13ο ή το 14ο εθνικό πενταετές πρόγραμμα— πρέπει να παρακολουθούνται και να υλοποιούνται από όλες τις αρμόδιες αρχές. Τα εθνικά προγράμματα καθορίζουν σαφείς σχετικές υποχρεώσεις, όπως το άρθρο LXV του 14ου εθνικού πενταετούς προγράμματος, σύμφωνα με το οποίο η κινεζική κυβέρνηση «*θα ενισχύσει την οργάνωση, τον συντονισμό και την εποπτεία της υλοποίησης αυτού του προγράμματος και θα θεσπίσει και θα βελτιώσει μηχανισμούς παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδιασμού και της υλοποίησης, διασφάλισης της πολιτικής, αξιολόγησης και εποπτείας*». Αντίστοιχα, οι αρχές στα κατώτερα επίπεδα «*πρέπει να δημιουργήσουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον πολιτικής, θεσμικό περιβάλλον και νομικό περιβάλλον. Τα ετήσια σχέδια υλοποιούν τους αναπτυξιακούς στόχους και τα βασικά καθήκοντα που προτείνονται στο παρόν πρόγραμμα.*» ([69]).

(235) Είναι καθοριστικής σημασίας το γεγονός ότι η κινεζική κυβέρνηση δεσμεύεται κατηγορηματικά να παράσχει χρηματοδοτική στήριξη, καθώς και στήριξη με τη μορφή άλλων συντελεστών παραγωγής —όπως γης— σε έργα και τομείς που προσδιορίζονται στο πρόγραμμα: «[θ]*α τηρήσουμε την αρχή του προγράμματος που καθορίζει την κατεύθυνση, με δημοσιονομικές δαπάνες ως εγγύηση, χρηματοδότηση ως στήριξη και συντονισμό με άλλες πολιτικές.* […] *Θα συνεχίσουμε να πραγματοποιούμε δημοσιονομικές δαπάνες σύμφωνα με τη δημόσια πολιτική και προς όφελος αυτής, θα ενισχύσουμε τη χρηματοδοτική στήριξη για την εκτέλεση σημαντικών εθνικών στρατηγικών καθηκόντων, θα ενισχύσουμε τον συντονισμό των μεσοπρόθεσμων χρηματοδοτικών σχεδίων και των ετήσιων προϋπολογισμών, των σχεδίων δημόσιων επενδύσεων και της υλοποίησης του παρόντος προγράμματος, και θα διαθέσουμε κατά προτεραιότητα κεντρικούς χρηματοδοτικούς πόρους για την υλοποίηση των σημαντικών καθηκόντων και των σημαντικών τεχνικών έργων που προσδιορίζονται στο παρόν πρόγραμμα. Θα επιμείνουμε ώστε τα έργα να ακολουθούν το πρόγραμμα και τα κονδύλια και οι συντελεστές παραγωγής να ακολουθούν τις ανάγκες των έργων, θα εκπονήσουμε κατάλογο μεγάλων τεχνικών έργων με βάση το παρόν πρόγραμμα, θα απλουστεύσουμε τις διαδικασίες έγκρισης για τα έργα του καταλόγου και θα διασφαλίσουμε την προτεραιότητα στον σχεδιασμό της επιλογής των τοποθεσιών, της προσφοράς γης και των κεφαλαιακών αναγκών. Η κάλυψη των αναγκών γης για τα επιμέρους μεγάλα τεχνικά έργα διασφαλίζεται από το κράτος με ενιαίο τρόπο.*» ([70]).

([67]) Βλ.: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Αγγλική μετάφραση διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

([68]) Βλ. άρθρο XI πίνακας 4 του προγράμματος.

([69]) Βλ. άρθρο LXV σημείο 1) του προγράμματος.

([70]) Βλ. άρθρο LXV σημείο 3) του προγράμματος.

(236) Ως εκ τούτου, η εν λόγω εντολή εφαρμογής έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ολόκληρου δικτύου πρόσθετων μέσων πολιτικής που εφαρμόζονται από τις αρμόδιες κυβερνητικές αρχές, ιδίως το μακροπρόθεσμο εθνικό τομεακό σχέδιο, δηλαδή το σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας (2021-2035) ([71]), το οποίο αντικατέστησε το αντίστοιχο σχέδιο της περιόδου 2012-2020, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 216 έως 224.

Σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας (2021-2035)

(237) Το σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας παρουσιάζει το ακόλουθο όραμα: «*Έως το 2025 θα ενισχυθεί σημαντικά η ανταγωνιστικότητα της αγοράς οχημάτων νέων μορφών ενέργειας της Κίνας, θα πραγματοποιηθούν σημαντικές καινοτομίες σε βασικές τεχνολογίες, όπως οι συσσωρευτές, οι κινητήρες και τα λειτουργικά συστήματα των οχημάτων, ενώ επίσης θα βελτιωθεί συνολικά το επίπεδο ασφάλειας. Η μέση κατανάλωση ισχύος των νέων αμιγώς ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων μειώθηκε στις 12,0 kWh/100 km, ο όγκος πωλήσεων των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας ανήλθε περίπου στο 20 % των συνολικών πωλήσεων νέων οχημάτων και τα άκρως αυτόνομα οχήματα έχουν επιτύχει εμπορική εφαρμογή σε περιορισμένες περιοχές και συγκεκριμένα σενάρια, ενώ η ευκολία χρήσης των υπηρεσιών φόρτισης και αντικατάστασης συσσωρευτών έχει βελτιωθεί σημαντικά.*» ([72])

(238) Για την επίτευξη αυτού του στόχου, το πρόγραμμα απαριθμεί διάφορα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Ορισμένα απ' αυτά προβλέπουν την παροχή οριζόντιας κρατικής στήριξης στον κλάδο, όπως για τη «*βελτίωση της ικανότητας στήριξης δημόσιων υπηρεσιών, όπως της μεταφοράς τεχνολογίας, των υπηρεσιών πληροφοριών, της κατάρτισης ταλέντων, της χρηματοδότησης έργων και των διεθνών ανταλλαγών*» ([73]), την «*αποτελεσματική εφαρμογή πολιτικών επιδοτήσεων*» ([74]) ή την «[ε]*φαρμογή προτιμησιακών φορολογικών πολιτικών σχετικά με τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας*» ([75]). Άλλα εστιάζουν σε συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων ή μεμονωμένα στοιχεία της αξιακής αλυσίδας των NEV, όπως «[ε]*νθάρρυνση των επιχειρήσεων να βελτιώσουν την ικανότητα διασφάλισης βασικών πόρων, όπως λιθίου, νικελίου, κοβαλτίου και πλατίνας*», «[ε]*νίσχυση της ενεργειακής αλληλεπίδρασης μεταξύ των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και του δικτύου*» ([76]), «[ε]*πιτάχυνση της κατασκευής υποδομών φόρτισης και αντικατάστασης συσσωρευτών*» ([77]) ή «[σ]*τήριξη της χρήσης υφιστάμενων τοποθεσιών και εγκαταστάσεων για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών προμήθειας πετρελαίου, αερίου, υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας*» ([78]).

Οι γνώμες εφαρμογής της ΕΕΑΜ σχετικά με την ενίσχυση των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας

(239) Τον Ιανουάριο του 2024 η ΕΕΑΜ δημοσίευσε συστάσεις μεταρρύθμισης σχετικά με την ενσωμάτωση των NEV στον σχεδιασμό του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας της Κίνας. Εκτός από την αλληλεπίδραση μεταξύ οχημάτων και δικτύου, οι συστάσεις αυτές περιλαμβάνουν επίσης την ενθάρρυνση της καινοτομίας και της ενοποίησης των προτύπων στον τομέα των NEV για την «*προώθηση της έρευνας σε βασικές τεχνολογίες και βασικό εξοπλισμό, την ενίσχυση του βασικού ρόλου της καινοτομίας των επιχειρήσεων και την καθοδήγηση της ανάπτυξης σε συνδυασμό με καινοτομία. Επιτάχυνση της διατύπωσης και της αναθεώρησης προτύπων και καθοδήγηση για τη συνεργατική και τυποποιημένη ανάπτυξη του κλάδου.*» ([79]).

Επαρχιακά και δημοτικά σχέδια

(240) Τα μέτρα στήριξης που προσδιορίζονται στο σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας (2021-2035) αντικατοπτρίζονται —και μετατρέπονται σε πιο συγκεκριμένες κατευθύνσεις— στα αντίστοιχα επαρχιακά και δημοτικά σχέδια ([80]).

(241) Τα επαρχιακά σχέδια παρέχουν περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο που οι στόχοι των κεντρικών σχεδίων θα πρέπει να μετατραπούν σε πολιτικές των επιμέρους επαρχιών, με τη μορφή μέτρων σύμφωνα με τα παρακάτω *παραδείγματα*.

([71]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Βλ. κεφάλαιο II σημείο 3 του προγράμματος.
([73]) Βλ. κεφάλαιο III σημείο 3 του προγράμματος.
([74]) Βλ. κεφάλαιο VIII σημείο 1 του προγράμματος.
([75]) Βλ. κεφάλαιο VIII σημείο 2 του προγράμματος.
([76]) Βλ. κεφάλαιο V σημείο 1 του προγράμματος.
([77]) Βλ. κεφάλαιο VI σημείο 1 του προγράμματος.
([78]) Βλ. κεφάλαιο VI σημείο 3 του προγράμματος.
([79]) The National Development and Reform Commission and other departments on strengthening new energy vehicles — Implementation opinions for integration and interaction with the power grid (Η Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων και άλλες υπηρεσίες σχετικά με την ενίσχυση των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας — Γνώμες εφαρμογής για την ενσωμάτωσή τους στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και την αλληλεπίδρασή τους μ' αυτό), Development and Reform Energy [2023] αριθ. 1721. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Όπως αναγνωρίζεται στους κανόνες διαχείρισης της ΕΕΑΜ του 2018 που ισχύουν για τα επενδυτικά έργα στον τομέα των αυτοκινήτων. Σύμφωνα με το άρθρο 38: Η τοπική αυτοδιοίκηση σε κάθε βαθμίδα δεν θα εμποδίζει τον θεμιτό ανταγωνισμό στην αγορά, θα εστιάζει στη θέσπιση προτιμησιακών όρων που αφορούν τη φορολογία, το κεφάλαιο, τη γη και άλλα ζητήματα για επενδυτικά έργα στον τομέα των αυτοκινήτων.

(242) Ο έλεγχος της γενικής κυβέρνησης επί του κλάδου παραγωγής προβλέπεται, ενδεικτικά, στο σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος στην επαρχία Anhui: «*Κυβερνητική καθοδήγηση, ηγεσία στην αγορά. Πλήρης επιτέλεση του ρόλου της κυβέρνησης σε διάφορες πτυχές όπως ο σχεδιασμός ανωτάτου επιπέδου, η κατασκευή πλατφορμών, η επίδειξη, η εφαρμογή και προώθηση κ.λπ. Ενίσχυση της στήριξης πολιτικής και περαιτέρω δημιουργία ενός περιβάλλοντος που στρέφει συντελεστές παραγωγής υψηλής ποιότητας προς την αυτοκινητοβιομηχανία νέων μορφών ενέργειας. Με βάση τη ζήτηση της αγοράς, πλήρης επιτέλεση του καθοριστικού ρόλου της αγοράς όσον αφορά την κατανομή των πόρων, ενίσχυση της βασικής θέσης των επιχειρήσεων στην επιλογή των τεχνολογικών οδών και της οργάνωσης της δομής της ικανότητας παραγωγής προϊόντων, προώθηση ενός καλύτερου συνδυασμού αποδοτικής αγοράς με ευνοϊκή κυβέρνηση και καθιέρωση δυναμικού αναπτυξιακού περιβάλλοντος.*» ([81]).

(243) Αυτό το επαρχιακό σχέδιο προέβλεπε περαιτέρω λεπτομερείς στόχους παραγωγής: «*Προσπάθεια να διασφαλιστεί ότι, έως το 2025, το μέγεθος της αυτοκινητοβιομηχανίας νέων μορφών ενέργειας της πόλης θα υπερβεί τα 700 δισ. RMB και η ικανότητα παραγωγής πλήρων οχημάτων θα υπερβεί τα 3 εκατ., να υποστηριχθούν 10 επιχειρήσεις μεγέθους 10 δισ. RMB και να διασφαλιστεί ότι η αξία παραγωγής και ο όγκος παραγωγής κατατάσσονται στην πρώτη θέση στη χώρα· ανάπτυξη συστήματος βιομηχανικής παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και σχετικών μερών με ολοκληρωμένη οργάνωση και εύλογη δομή, η ετήσια ικανότητα παραγωγής συσσωρευτών θα υπερβεί τις 300 GWh και η ετήσια ικανότητα παραγωγής συστημάτων κινητήρων θα υπερβεί τα 3 εκατομμύρια σύνολα*» ([82]) και επενδυτική στήριξη σε εγκαταστάσεις και έργα: «*Προσπάθεια να δημιουργηθεί, έως το 2025, σε εθνικό επίπεδο, 1 κέντρο καινοτομίας για την αυτοκινητοβιομηχανία νέων μορφών ενέργειας, 5 δημόσια κέντρα καινοτομίας, και να υποστηριχθεί 1 έργο καινοτομίας επιχειρηματικών μοντέλων, καθώς και 10 νέες πλατφόρμες καινοτομίας σε επίπεδο ανώτερο του επαρχιακού έως το 2025*» ([83]).

(244) Επιπρόσθετα, το υψηλής ποιότητας σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων στην επαρχία Anhui, στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος, προβλέπει επενδυτική στήριξη σε βιομηχανικά πάρκα: «*Επιτάχυνση και προώθηση της κατασκευής του Βιομηχανικού Πάρκου Έξυπνων Ηλεκτρικών Οχημάτων Xinqiao, δημιουργία ενός κορυφαίου στον κόσμο βιομηχανικού συμπλέγματος επιχειρήσεων για τα έξυπνα ηλεκτρικά οχήματα και ενσωμάτωση υπηρεσιών έρευνας και ανάπτυξης, κατασκευής, επίδειξης και εφαρμογής, καθώς και βιομηχανικών και υποστηρικτικών υπηρεσιών. Υποστήριξη του μακροπρόθεσμου αναπτυξιακού σχεδιασμού και οργάνωσης της NIO γύρω από το Βιομηχανικό Πάρκο Xinqiao και συγκρότηση ομάδων έρευνας και ανάπτυξης, κατασκευής, εμπορίας και διαχείρισης εντός του πάρκου. Σύσταση κέντρου έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας της NIO, διεξαγωγή καινοτόμου έρευνας και ανάπτυξης σχετικά με τα πλήρη οχήματα, βασικά κατασκευαστικά στοιχεία και την αυτόνομη οδήγηση, δημιουργία μιας παγκοσμίως ανταγωνιστικής και κορυφαίας αλυσίδας καινοτομίας· προσέλκυση προσωπικού έρευνας και ανάπτυξης και τεχνικού προσωπικού, προσπάθεια για τη διαμόρφωση ενός καινοτόμου χώρου στον οποίο θα συγκεντρώνονται ταλέντα υψηλού επιπέδου.* […] *Μετά την ολοκλήρωση του πάρκου, εκτιμάται ότι η τελική ικανότητα παραγωγής οχημάτων θα ανέρχεται σε 1 εκατομμύριο οχήματα ετησίως, ενώ η ικανότητα παραγωγής συσσωρευτών θα είναι 100 GWh ετησίως*» ([84]).

(245) Επεκτάθηκε περαιτέρω στην προώθηση των εξαγωγών: «*Στήριξη του ηλεκτρονικού εμπορίου εταιρειών προμήθειας κατασκευαστικών στοιχείων, δημιουργία δημόσιων αποθηκών στο εξωτερικό για εξαγωγικά προϊόντα, κοινή χρήση διαύλων προς τις αγορές του εξωτερικού και συστήματα υποστήριξης υπηρεσιών. Δημιουργία εργαλείων, όπως πλατφορμών για το εισαγωγικό και το εξαγωγικό εμπόριο, υπεράκτιων βιομηχανικών πάρκων, καθώς και εμπορικών πάρκων, και καθοδήγηση της ανάπτυξης συμπλεγμάτων κινεζικών υπεράκτιων επενδυτικών επιχειρήσεων. [...] Έως το 2025 η Chery Automobile θα εξάγει 500 000 οχήματα, εξαγωγικής αξίας 5 δισ. USD. Υποστήριξη της Chery για να ενισχύσει περαιτέρω τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της,* […] *έμφαση στην επέκταση σε στρατηγικές αγορές, όπως στην Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική και χώρες της Ένωσης Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN)* […]. *Στήριξη της NIO για επέκταση στην ευρωπαϊκή αγορά. Στήριξη της NIO για την εφαρμογή του «σχεδίου Μάρκο Πόλο», υιοθέτηση διαφοροποιημένης αναπτυξιακής πορείας και μετατροπή του μοντέλου δραστηριοποίησης της NIO στην Κίνα (NIO China Model) σε μοντέλο δραστηριοποίησής της στο εξωτερικό (NIO Overseas Model) σύμφωνα με τις τοπικές συνθήκες.* […] *Στήριξη της NIO για να συνεχίσει την επέκτασή της στην ευρωπαϊκή αγορά, για να επεκταθεί σε 5 εθνικές αγορές έως το 2025 και για να επιλέξει ευκαιρίες κατασκευής εργοστασίων στο εξωτερικό*» ([85]).

(246) Το 14ο πενταετές πρόγραμμα για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού τομέα της επαρχίας Guangdong προβλέπει τον κρατικό έλεγχο της γεωγραφικής κατανομής του κλάδου παραγωγής NEV: «*Με βάση τις πόλεις Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu και άλλες, επιτάχυνση του ρυθμού ανάπτυξης οχημάτων νέων μορφών ενέργειας. Η Guangzhou θα επιταχύνει την κατασκευή βάσεων παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και θα προωθήσει την ταχεία εκβιομηχάνιση μοντέλων οχημάτων νέων μορφών ενέργειας. Η Shenzhen, με επίκεντρο την επαρχία Pingshan, θα δημιουργήσει μια βιομηχανική βάση παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας σε εθνικό επίπεδο. Η Zhuhai, με επίκεντρο την επαρχία Jinwan, θα εστιάσει στην ανάπτυξη της παραγωγής πλήρων οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, υλικών για συσσωρευτές λιθίου, συστημάτων μετάδοσης ισχύος, εξοπλισμού φόρτισης και βασικών κατασκευαστικών στοιχείων για οχήματα νέων μορφών ενέργειας*» ([86]).

([81]) Σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος της επαρχίας Hefei. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Βλ. κεφάλαιο II σημείο 2.

([82]) Βλ. κεφάλαιο II σημείο 3. Για τους βασικούς δείκτες ανάπτυξης, βλ. πίνακα 1 του προγράμματος.

([83]) Ό.π.

([84]) Υψηλής ποιότητας σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων της επαρχίας Anhui στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Βλ. κεφάλαιο III σημείο 1 στήλη 1.

([85]) Βλ. κεφάλαιο VI σημείο 2 έργο 9.

([86]) 14ο πενταετές πρόγραμμα της επαρχίας Guangdong για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού κλάδου. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Βλ. κεφάλαιο III σημείο 1 στήλη 4.

(247) Το σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος της επαρχίας Guizhou προβλέπει επίσης στήριξη για βασικά έργα που σχετίζονται με μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία: «*Στήριξη της κατασκευής βασικών έργων. Επιτάχυνση και στήριξη του έργου κατασκευής συσσωρευτών της BYD στη Guiyang, ετήσιας παραγωγής 10 GWH, του έργου παραγωγής συσσωρευτών για νέες μορφές ενέργειας της Evergrande (πρώτη φάση), του έργου κυψελών καυσίμου υδρογόνου της Dongfang Electric, του έργου παραγωγής 30 000 τόνων σιδηροφωσφορικού λιθίου σε ετήσια βάση και των υποστηρικτικών έργων κατασκευής της Anda Technology, καθώς και του έργου τεχνικού μετασχηματισμού και επέκτασης της ίδιας εταιρείας για την παραγωγή 20 000 τόνων σιδηροφωσφορικού λιθίου σε ετήσια βάση, του έργου τεχνικού μετασχηματισμού της Anda Technology για την ανακύκλωση αποβλήτων συσσωρευτών οχημάτων νέων μορφών ενέργειας της τάξης των 50 000 τόνων σε ετήσια βάση, των έργων της Wuchuan Automobile για την ετήσια παραγωγή 1 εκατομμυρίου τόνων κραμάτων αλουμινίου μέσω χύτευσης για την αυτοκινητοβιομηχανία, του έργου γραμμής παραγωγής καλουπιών για φρένα αυτοκινήτων της Baike, διαφόρων σημαντικών έργων, όπως του έργου για τη βάση ενός συμπλέγματος επιχειρήσεων έξυπνης βιομηχανικής παραγωγής στον τομέα της αεροδιαστημικής της Guizhou στη Ζώνη Οικονομικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης της Guiyang, του έργου κατασκευής γραμμής παραγωγής νέων υλικών της Zhenhua με ετήσια παραγωγή 12 000 τόνων υλικών καθόδου συσσωρευτών ιόντων λιθίου (Shawen — Φάση ΙΙ)*» ([87]).

(248) Επίσης, άλλα επαρχιακά και δημοτικά σχέδια αναφέρονται στην ανάπτυξη στρατηγικών αναδυόμενων κλάδων, μεταξύ των οποίων τα ηλεκτρικά οχήματα, όπως τα σχέδια του Πεκίνου ([88]), της Σανγκάης ([89]), της Tjianjin ([90]), της Jiangsu ([91]) και της Shaanxi ([92]).

(249) Στήριξη παρέχεται επίσης για συγκεκριμένες εταιρείες NEV σε ορισμένα από τα επαρχιακά πενταετή προγράμματα, όπως στο σχέδιο εφαρμογής για την επιτάχυνση της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας στη Σανγκάη: «*Στήριξη της SAIC Motor για την ανάπτυξη οχημάτων νέων μορφών ενέργειας. Έως το 2025 οι πωλήσεις ιδιόκτητων επώνυμων επιβατικών οχημάτων και οχημάτων νέων μορφών ενέργειας θα αντιστοιχούν σε ποσοστό άνω του 30 %, και οι πωλήσεις οχημάτων νέων μορφών ενέργειας του ομίλου θα υπερβούν το 20 %, ώστε να διασφαλίζεται ότι η βασική τεχνολογία τελεί υπό ανεξάρτητο έλεγχο, αλλά και μια ολοκληρωμένη θέση ισχύος και ηγεσίας σε εγχώριο επίπεδο. Ενθάρρυνση ισχυρών εγχώριων και ξένων εταιρειών με κορυφαία στον κλάδο τεχνολογία να επενδύσουν σε έργα παραγωγής πλήρων οχημάτων και σχετικά έργα έρευνας και ανάπτυξης στη Σανγκάη.*» ([93])

(250) Οι κορυφαίες εταιρείες παραγωγής NEV και, συγκεκριμένα, BEV προσδιορίζονται συχνά στα επαρχιακά και δημοτικά σχέδια ως μοντέλα για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου μέσω κρατικής στήριξης. Στο σχέδιο εδραίωσης εμπορικού σήματος για τον κλάδο παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας στην επαρχία *Pingshan*, η Shenzhen ([94]), η BYD και η Kaiwo New Energy Automobile Group προσδιορίζονται ως βάση για την υλοποίηση του σχεδίου «Έρευνα και ανάπτυξη στην έδρα + βιομηχανική παραγωγή υψηλών προδιαγραφών»: «*Με βάση τις ισχυρές ικανότητες έρευνας και ανάπτυξης των υψηλής ποιότητας επιχειρήσεων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας νέων μορφών ενέργειας της επαρχίας Pingshan, όπως της BYD και της Kaiwo, ενίσχυση της δημιουργίας κολεγίων και πανεπιστημίων, ερευνητικών ιδρυμάτων, εθνικών βασικών εργαστηρίων, εθνικών εργαστηρίων μηχανικής και κέντρων μηχανικής, καθώς και βελτίωση της καινοτομίας σε περιφερειακό επίπεδο. Συμπλήρωση της αλυσίδας καινοτομίας γύρω από την αλυσίδα του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, βελτίωση των βιομηχανικών αλυσίδων προηγούμενων και επόμενου σταδίου στον κλάδο παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, των συσσωρευτών, των τροφοδοτικών αδιάλειπτης παροχής (UPS), του εξοπλισμού φόρτισης, των καλωδίων, των χημικών ουσιών των υπερπυκνωτών, των χημικών ουσιών των ημιαγωγών κ.λπ., με σκοπό τον σχηματισμό μιας πλήρους βιομηχανικής αλυσίδας. Διασφάλιση υψηλού βαθμού ομαδοποίησης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, συνέχιση της δημιουργίας και της παρουσίασης σειράς τεχνολογικών πλατφορμών καινοτομίας για τη βιομηχανία που στηρίζουν στενά την έρευνα και ανάπτυξη και την κατασκευή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, και επιτάχυνση της δημιουργίας ενός συστήματος τεχνολογικής καινοτομίας που θα ενοποιεί σε βάθος την παραγωγή, την ακαδημαϊκή κοινότητα, την έρευνα και την εφαρμογή. Έμφαση στην "ενοποίηση της έδρας, των τμημάτων έρευνας και ανάπτυξης και των τμημάτων παραγωγής", ανάπτυξη δράσεων για εφαρμογή από τις εταιρείες του καταλόγου, δράσεων για τη σταθεροποίηση της ανάπτυξης σημαντικών εταιρειών, και επιτάχυνση του σχηματισμού μιας λειτουργικής δομής "έρευνας και ανάπτυξης στην έδρα + βιομηχανικής παραγωγής υψηλών προδιαγραφών"*» ([95]).

([87]) Σχέδιο ανάπτυξης της αυτοκινητοβιομηχανίας νέων μορφών ενέργειας στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος της επαρχίας Guizhou. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Βλ. κεφάλαιο ΙΙΙ σημείο 3 στήλη 3.

([88]) Συστάσεις της δημοτικής κομματικής επιτροπής του Πεκίνου σχετικά με την κατάρτιση του 14ου πενταετούς προγράμματος και των μακροπρόθεσμων στόχων για το 2035. Διατίθενται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) 14ο πενταετές πρόγραμμα της Σανγκάης σχετικά με την εθνική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και τους μακροπρόθεσμους στόχους για το 2035. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Ανακοίνωση της δημοτικής λαϊκής κυβέρνησης της Tianjin σχετικά με την έκδοση του 14ου πενταετούς προγράμματος της Tianjin για την εθνική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και τη σκιαγράφηση του οράματος για το 2035. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) 14ο πενταετές πρόγραμμα της επαρχίας Jiangsu σχετικά με την εθνική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και τους μακροπρόθεσμους στόχους για το 2035. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Συνοπτική παρουσίαση του 14ου πενταετούς προγράμματος της επαρχίας Shaanxi σχετικά με την εθνική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξή της και τους μακροπρόθεσμους στόχους για το 2035. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Σχέδιο εφαρμογής για την επιτάχυνση της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας στη Σανγκάη (2021-2025). Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Βλ. κεφάλαιο ΙΙ σημείο 2 υποσημείο 1.

([94]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) Βλ. κεφάλαιο IV σημείο 1 υποσημείο 3.

Σχέδιο εργασίας για τη σταθερή ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας (2023-2024)

(251) Τον Αύγουστο του 2023 το Υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών και επτά άλλες υπηρεσίες εξέδωσαν το σχέδιο εργασίας για τη σταθερή ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας (2023-2024) ([96]), με σκοπό τον καθορισμό των κύριων στόχων για την οικονομική ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας. Μεταξύ των μέτρων, το πρώτο αφορά τον φόρο κατανάλωσης οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και επιβάλλει την εφαρμογή «*υφιστάμενων προτιμησιακών πολιτικών, όπως του φόρου οχημάτων και σκαφών και του φόρου αγοράς οχήματος για τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας, την επίτευξη ικανοποιητικής προόδου όσον αφορά τον συμψηφισμό και την επανεξέταση των ταμείων επιδοτήσεων για τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας και την ενεργό επέκταση του ποσοστού προσωπικής κατανάλωσης οχημάτων νέων μορφών ενέργειας*». Επιπρόσθετα, η ανακοίνωση περιέχει επίσης οδηγίες για την αύξηση της στήριξης πολιτικής για τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας, όπως: «*Εφαρμογή προτιμησιακών πολιτικών φορολόγησης της αγοράς οχημάτων για τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας με στόχο τη σταθεροποίηση των προσδοκιών του κλάδου παραγωγής. Ενθάρρυνση της χρήσης κοινωνικού κεφαλαίου για τη δημιουργία ταμείων για την ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας και αύξηση της στήριξης της έρευνας στον τομέα των βασικών τεχνολογιών. Χρήση διαφόρων χρηματοδοτικών μέσων, όπως πιστώσεων, ομολόγων και ασφάλισης, για τη στήριξη της ανάπτυξης των επιχειρήσεων*».

(252) Κατά συνέπεια, υπάρχει πληθώρα τεκμηριωμένων στοιχείων που αποδεικνύουν την πολιτική στήριξη που παρέχεται για την ταχύτερη ανάπτυξή του κλάδου παραγωγής BEV.

(253) Επομένως, βάσει των ανωτέρω σχεδίων και προγραμμάτων, ο κλάδος BEV θεωρείται νευραλγικής/στρατηγικής σημασίας και η ανάπτυξή του επιδιώκεται ενεργά από την κινεζική κυβέρνηση ως στόχος πολιτικής. Ο κλάδος BEV αποδεικνύεται ότι έχει ύψιστη σημασία για την κινεζική κυβέρνηση και λαμβάνει πολιτική στήριξη για την ταχύτερη ανάπτυξή του. Η στήριξη αφορά, μεταξύ άλλων, διάφορα στάδια, από τους καίριας σημασίας συντελεστές παραγωγής έως το τελικό προϊόν. Με βάση τα έγγραφα πολιτικής που αναφέρονται στο παρόν σημείο, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση επεμβαίνει στον κλάδο παραγωγής BEV προκειμένου να εφαρμόσει τις σχετικές πολιτικές και παρεμβαίνει στην ελεύθερη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς στον εν λόγω κλάδο, κυρίως με διάφορα μέσα και βασικά μέτρα στην παραγωγή και την πώλησή τους.

3.3. **Μερική άρνηση συνεργασίας και χρήση των διαθέσιμων στοιχείων**

3.3.1. *Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με την κινεζική κυβέρνηση*

(254) Μολονότι η κινεζική κυβέρνηση απάντησε σε ορισμένα αιτήματα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής κατά τη διάρκεια της έρευνας, υπήρξαν αξιοσημείωτες περιπτώσεις χαμηλού επιπέδου συνεργασίας. Συγκεκριμένα, στην απάντησή της στο ερωτηματολόγιο για την κυβέρνηση, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε ουσιώδεις πληροφορίες σχετικά με την προετοιμασία, την παρακολούθηση και την εφαρμογή διαφόρων καθεστώτων. Όλα αυτά τα κρίσιμα στοιχεία τεκμηριώθηκαν σχολαστικά στην επιστολή βάσει του άρθρου 28 που εστάλη στην κινεζική κυβέρνηση. Η κινεζική κυβέρνηση απάντησε με παρατηρήσεις, τις οποίες εξετάζει η Επιτροπή στα σημεία που ακολουθούν.

3.3.1.1. Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με την προτιμησιακή δανειοδότηση

(255) Προκειμένου να λάβει αποτελεσματικά τις απαραίτητες πληροφορίες από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στην Κίνα και για λόγους διοικητικής διευκόλυνσης, η Επιτροπή ζήτησε από την κινεζική κυβέρνηση να διαβιβάσει ειδικά ερωτηματολόγια σε κάθε χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που χορηγούσε δάνεια ή εξαγωγικές πιστώσεις στις εταιρείες που δείγματος.

([96]) Ανακοίνωση του Υπουργείου Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών και άλλων επτά τμημάτων σχετικά με την έκδοση του σχεδίου εργασίας για τη σταθεροποίηση της ανάπτυξης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (2023-2024). Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) Η κινεζική κυβέρνηση θεώρησε ότι το αίτημα της Επιτροπής προς την ίδια για τη διαβίβαση του ειδικού ερωτηματολογίου παραβίαζε το άρθρο 12 παράγραφοι 1 και 9 της συμφωνίας ΕΑΜ. Έκρινε ότι η υποχρέωση διεξαγωγής της έρευνας και συλλογής των πληροφοριών από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα βαρύνει την ερευνούσα αρχή, η οποία δεν μπορεί να ζητά από την κινεζική κυβέρνηση να διαβιβάσει τα ερωτηματολόγια στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στηριζόμενη στο τεκμήριο ότι οι εν λόγω οντότητες είναι δημόσιοι φορείς. Υποστήριξε ότι η προσέγγιση με βάση αυτό το τεκμήριο δεν συνάδει με το άρθρο 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ. Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε επίσης ότι η Επιτροπή είχε ήδη πρόσβαση στον κατάλογο των εμπορικών τραπεζών των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος και θα μπορούσε να είχε αποστείλει τα ερωτηματολόγια απευθείας στα εν λόγω χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

(257) Η κινεζική κυβέρνηση δήλωσε επίσης ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν ενημερώθηκαν δεόντως για τις πληροφορίες που απαιτούνταν από αυτά, δεν είχαν στη διάθεσή τους 30 ημέρες για να παράσχουν τις ζητούμενες πληροφορίες, ενώ επίσης δεν τους δόθηκε ευρεία δυνατότητα να παράσχουν τις σχετικές πληροφορίες γραπτώς, κατά την έννοια του άρθρου 12 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΑΜ. Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση θεώρησε ότι τα μέλη του προσωπικού των εν λόγω εμπορικών τραπεζών δεν επιτρέπεται να αποκαλύπτουν στοιχεία που αποτελούν κρατικό απόρρητο ή εμπορικό απόρρητο τα οποία έχουν περιέλθει σε γνώση τους κατά τη διάρκεια της απασχόλησής τους σύμφωνα με το άρθρο 53 του νόμου για τις εμπορικές τράπεζες και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο.

(258) Η Επιτροπή διαφώνησε με την άποψη αυτή. Καταρχάς, η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι οι πληροφορίες που ζητήθηκαν από τις κρατικές οντότητες είναι στη διάθεση της κινεζικής κυβέρνησης όσον αφορά όλες τις οντότητες στις οποίες η κινεζική κυβέρνηση αποτελεί τον βασικό ή τον πλειοψηφούντα μέτοχο. Επιπρόσθετα, μολονότι η Επιτροπή δεν υπέθεσε με οποιονδήποτε τρόπο ότι οι οντότητες είναι δημόσιοι φορείς, θεώρησε ότι η κινεζική κυβέρνηση διαθέτει επίσης την απαραίτητη εξουσία να συνεργάζεται με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ακόμη και όταν αυτά δεν είναι κρατικά, καθώς όλα εμπίπτουν στη δικαιοδοσία της Εθνικής Χρηματοοικονομικής Ρυθμιστικής Αρχής (στο εξής: NFRA), η οποία αντικατέστησε τη Ρυθμιστική Επιτροπή Τραπεζικής και Ασφαλίσεων της Κίνας (CBIRC) ([97]) το 2023. Ως προς το σημείο αυτό, το γεγονός ότι η Επιτροπή θα μπορούσε να επικοινωνήσει απευθείας με τα οικεία χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι άνευ σημασίας. Η μορφή και ο τρόπος συλλογής των αναγκαίων πληροφοριών αποτελούν ζήτημα που εμπίπτει στη διακριτική ευχέρεια της ερευνούσας αρχής ([98]). Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η κινεζική κυβέρνηση είχε προωθήσει το ερωτηματολόγιο σε ορισμένες τράπεζες στο πλαίσιο προηγούμενων ερευνών ([99]) χωρίς να αμφισβητήσει την προσέγγιση της Επιτροπής. Επιπρόσθετα, όσον αφορά τις πληροφορίες που ζητήθηκαν και την προθεσμία για την υποβολή απάντησης στο ερωτηματολόγιο, η Επιτροπή δεν έλαβε κανένα αίτημα για διευκρινίσεις ή για παράταση της προθεσμίας από κανένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Ούτε η τράπεζα EXIM, η οποία απάντησε στο ερωτηματολόγιο, δεν ζήτησε διευκρινίσεις.

(259) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι η κινεζική κυβέρνηση διαβίβασε το ερωτηματολόγιο αποκλειστικά στην Export-Import Bank of China (στο εξής: τράπεζα EXIM). Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι η τράπεζα EXIM ήταν η μόνη τράπεζα που απάντησε στο ερωτηματολόγιο αφού το έλαβε, όπως διαβιβάστηκε από την κινεζική κυβέρνηση. Η τράπεζα EXIM απάντησε στο ερωτηματολόγιο εντός της παραταθείσας προθεσμίας που συμφωνήθηκε. Μολονότι το ερωτηματολόγιο ήταν ελλιπές, η Επιτροπή επισήμανε ότι η τράπεζα EXIM είχε πράγματι ευρεία δυνατότητα να παράσχει γραπτώς τις σχετικές πληροφορίες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, εάν η κινεζική κυβέρνηση είχε διαβιβάσει το ερωτηματολόγιο σε άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, είναι πιθανό να είχε λάβει περισσότερες απαντήσεις η Επιτροπή.

(260) Η Επιτροπή δεν απεύθυνε το ερωτηματολόγιο στο προσωπικό των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, αλλά στα ίδια τα ιδρύματα. Σε κάθε περίπτωση, το γεγονός ότι ορισμένες πληροφορίες μπορεί να θεωρηθούν κρατικό ή εμπορικό απόρρητο είναι άνευ σημασίας στο πλαίσιο διαδικασίας κατά των επιδοτήσεων, δεδομένης της εμπιστευτικότητας που επιφυλάσσεται σε κάθε υποβαλλόμενη πληροφορία που θεωρείται εμπιστευτική. Επιπρόσθετα, ζητήθηκε από τους παραγωγούς του δείγματος να προσκομίσουν έγκριση από τις τράπεζες με την οποία να χορηγείται ρητή άδεια στους εκπροσώπους της Επιτροπής να εξετάσουν όλα τα έγγραφα ([100]) που αφορούν τα δάνεια που χορηγήθηκαν από τα επιμέρους χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ορισμένοι από τους ομίλους του δείγματος παρέσχαν την έγκριση που ζητήθηκε για ορισμένους τύπους δανείων.

([97]) Η Εθνική Χρηματοοικονομική Ρυθμιστική Αρχή (NFRA) αντικατέστησε τη Ρυθμιστική Επιτροπή Τραπεζικής και Ασφαλίσεων της Κίνας (CBIRC) το 2023.

([98]) Έκθεση της ειδικής ομάδας, *China – Broiler Products (Article 21.5 – US) [Κίνα — Προϊόντα κοτόπουλου (άρθρο 21.5 — ΗΠΑ)]*, παράγραφοι 7.229-7.231. WT/DS427

([99]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 139 στην ΕΕ L 325 της 5.12.2013 σ.88 και αιτιολογική σκέψη 48 στην ΕΕ L 283 της 12.11.2018, σ.7.

([100]) Όπως, μεταξύ άλλων: δανειακές συμβάσεις, αιτήσεις για δάνειο, εσωτερική αξιολόγηση της αίτησης δανείου από την τράπεζα, έγγραφα έγκρισης δανείου.

(261) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 259, η Επιτροπή έλαβε απάντηση στο ερωτηματολόγιο μόνο από την τράπεζα EXIM. Η απάντηση στο ερωτηματολόγιο περιείχε μόνο πληροφορίες σχετικά με την εταιρική δομή, τη διακυβέρνηση και το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, η τράπεζα EXIM δεν ήταν σε θέση να παράσχει πρόσθετες πληροφορίες μετοχικού κεφαλαίου όσον αφορά έναν από τους μετόχους της· δηλαδή της Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., η οποία κατείχε σχεδόν το 90 % των μετοχών της. Η τράπεζα EXIM δεν υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με τα δάνεια (ή άλλα χρηματοδοτικά μέσα) στους παραγωγούς του δείγματος. Δεδομένου ότι δεν δόθηκε απάντηση από κανένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, η Επιτροπή δεν έλαβε καμία επαληθεύσιμη πληροφορία σχετικά με προτιμησιακή χρηματοδότηση οποιασδήποτε συγκεκριμένης εταιρείας.

(262) Ελλείψει των πληροφοριών αυτών, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν είχε λάβει κρίσιμες πληροφορίες που ήταν σημαντικές για τη συγκεκριμένη πτυχή της έρευνας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενημέρωσε την κινεζική κυβέρνηση ότι ενδέχεται να χρειαστεί να προσφύγει στη χρήση των διαθέσιμων στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού κατά την εξέταση της ύπαρξης και της έκτασης των εικαζόμενων επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν μέσω προτιμησιακής δανειοδότησης.

(263) Οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος ανέφεραν την έκδοση «πράσινων» ομολόγων και τίτλων εξασφαλισμένων με στοιχεία ενεργητικού κατά τη διάρκεια της έρευνας. Μολονότι τα ομόλογα αυτά αποτελούν απλώς παραλλαγή των ομολόγων που έχουν ήδη αντισταθμιστεί σε προηγούμενες έρευνες στο πλαίσιο του προγράμματος προτιμησιακής δανειοδότησης, φαίνεται ότι διέπονταν από νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο που αφορούσε ειδικά τους «πράσινους» κλάδους παραγωγής, στους οποίους ανήκει ο τομέας των BEV. Η Επιτροπή εντόπισε πάνω από δέκα νομοθετικά και κανονιστικά έγγραφα, όπως τις κατευθυντήριες γραμμές της NDRC για την έκδοση πράσινων ομολόγων (NDRC: Guidelines on the Issuance of Green Bonds), τον κατάλογο έργων που υποστηρίζονται με πράσινα ομόλογα του 2021 [Green Bond Endorsed Projects Catalogue (2021 Edition)], ο οποίος εκδόθηκε από τρία υπουργεία και επιτροπές, συμπεριλαμβανομένης της People's Bank of China, και την ανακοίνωση της People's Bank of China [2015] αριθ. 39 σχετικά με την έκδοση πράσινων χρηματοοικονομικών ομολόγων στην αγορά διατραπεζικών ομολόγων (Announcement of the People's Bank of China [2015] No. 39 on the Issuance of Green Financial Bonds in the Interbank Bond Market), σχετικά με τα συγκεκριμένα ομόλογα, και ζήτησε από την κινεζική κυβέρνηση να εξηγήσει το κανονιστικό πλαίσιο για την έκδοση και τη διαχείριση της πράσινης χρηματοδότησης και των εξασφαλισμένων με στοιχεία ενεργητικού τίτλων, καθώς και τον ρόλο καθενός από τους εμπλεκόμενους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών χρηματοδότησης της αγοράς αυτοκινήτων. Η κινεζική κυβέρνηση αρνήθηκε να παράσχει τις εν λόγω πληροφορίες, υποστηρίζοντας ότι το αίτημα της Επιτροπής δεν περιέγραφε πλήρως το πρόγραμμα και ότι το υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων δεν παρέσχε αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη χρηματοδοτική συνεισφορά, το όφελος και τον ιδιαίτερο χαρακτήρα όσον αφορά τα εν λόγω ομόλογα. Επιπρόσθετα, κατά τη διάρκεια της επιτόπιας επίσκεψης επαλήθευσης, η κινεζική κυβέρνηση αρνήθηκε να ασχοληθεί με το συγκεκριμένο θέμα και να απαντήσει στις ερωτήσεις της Επιτροπής.

(264) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η χορήγηση προτιμησιακής χρηματοδότησης μέσω της έκδοσης των ομολόγων αναφερόταν στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων και ότι η ύπαρξη του εν λόγω καθεστώτος δεν αμφισβητήθηκε από την κινεζική κυβέρνηση πριν από την έναρξη της έρευνας. Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι τα πράσινα ομόλογα και οι εξασφαλισμένοι με στοιχεία ενεργητικού τίτλοι αποτελούν απλώς παραλλαγή του εν λόγω καθεστώτος, το οποίο είναι παρόμοιο ως προς τις περισσότερες πτυχές του.

(265) Στις 21 Μαΐου 2024 η κινεζική κυβέρνηση υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την επιστολή της Επιτροπής της 8ης Μαΐου 2024, στην οποία ανέφερε την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού (στο εξής: επιστολή βάσει του άρθρου 28).

(266) Απαντώντας στο αίτημα για τη διαβίβαση του προσαρτήματος Α στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να αποστείλει τα αιτήματά της για παροχή πληροφοριών απευθείας στις σχετικές οντότητες. Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι ανεξάρτητες οικονομικές οντότητες που δεν συνδέονται με την κινεζική κυβέρνηση. Επιπρόσθετα, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι στο προσάρτημα Α ζητούνται εμπιστευτικές και ευαίσθητες επιχειρηματικές πληροφορίες.

(267) Η Επιτροπή διαφώνησε με την άποψη αυτή. Καταρχάς, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πληροφορίες που ζητήθηκαν από κρατικές οντότητες (είτε εταιρείες είτε δημόσια/χρηματοπιστωτικά ιδρύματα) είναι στη διάθεση της κινεζικής κυβέρνησης για όλες τις οντότητες στις οποίες η κινεζική κυβέρνηση αποτελεί τον βασικό ή πλειοψηφούντα μέτοχο. Πράγματι, σύμφωνα με τον νόμο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με τα κρατικά στοιχεία ενεργητικού των επιχειρήσεων ([101]), οι εποπτικές και διοικητικές υπηρεσίες κρατικών στοιχείων ενεργητικού που ορίστηκαν από την επιτροπή εποπτείας και διοίκησης κρατικών στοιχείων ενεργητικού του Κρατικού Συμβουλίου και τις τοπικές λαϊκές κυβερνήσεις ασκούν καθήκοντα και αρμοδιότητες χρηματοδότη των επιχειρήσεων κρατικών επενδύσεων για λογαριασμό της κυβέρνησης. Συνεπώς, οι υπηρεσίες αυτές δικαιούνται να εισπράττουν την απόδοση των στοιχείων ενεργητικού, να

([101]) Νόμος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με τα κρατικά στοιχεία ενεργητικού των επιχειρήσεων, διάταγμα αριθ. 5 του προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, της 28ης Οκτωβρίου 2008, άρθρα 11 και 12.

συμμετέχουν στη λήψη σημαντικών αποφάσεων και να επιλέγουν τα διοικητικά στελέχη των επιχειρήσεων κρατικών επενδύσεων. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 17 του προαναφερθέντος νόμου για τα κρατικά στοιχεία ενεργητικού, οι επιχειρήσεις κρατικών επενδύσεων αποδέχονται την άσκηση διοίκησης και εποπτείας από τις κυβερνήσεις και τα σχετικά κυβερνητικά τμήματα και υπηρεσίες, αποδέχονται την άσκηση κρατικής εποπτείας και είναι υπεύθυνες έναντι του χρηματοδότη.

(268) Επιπροσθέτως, η κινεζική κυβέρνηση διαθέτει την απαραίτητη εξουσία να συνεργάζεται με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ακόμη και αν αυτά δεν είναι κρατικά, καθώς όλα εμπίπτουν στη δικαιοδοσία της τραπεζικής ρυθμιστικής αρχής της Κίνας. Για παράδειγμα, σύμφωνα με τα άρθρα 33 και 36 του νόμου για την τραπεζική εποπτεία ([102]), η NFRA έχει την εξουσία να απαιτεί από όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που είναι εγκατεστημένα στη ΛΔΚ να υποβάλλουν πληροφορίες, όπως οικονομικές καταστάσεις, στατιστικές εκθέσεις και στοιχεία σχετικά με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες και τη διοίκηση. Η NFRA μπορεί επίσης να παραγγέλλει τη δημόσια κοινοποίηση στοιχείων από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

(269) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι εξήγησε τον μηχανισμό σχηματισμού του βασικού επιτοκίου δανεισμού και ανέφερε την έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά το αίτημα της Επιτροπής για πληροφορίες σχετικά με το σύστημα διαχείρισης πιστώσεων και αξιολόγησης δανείων. Όσον αφορά τα πράσινα ομόλογα, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι υπήρχε επίσης έλλειψη σαφήνειας και ακρίβειας στα αιτήματα της Επιτροπής, γεγονός που την εμπόδισε να παράσχει ακριβείς απαντήσεις.

(270) Η Επιτροπή θεώρησε τις παρατηρήσεις αβάσιμες. Η Επιτροπή διατύπωσε επανειλημμένα συγκεκριμένες σαφείς και σχετικές ερωτήσεις στις οποίες η κινεζική κυβέρνηση αρνήθηκε να παράσχει σχετικές πληροφορίες. Η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε τις απαραίτητες πληροφορίες που θα μπορούσαν να καταστήσουν δυνατή την κατανόηση του μηχανισμού σχηματισμού του βασικού επιτοκίου δανεισμού και υποστήριξε την απάντηση της κινεζικής κυβέρνησης από την άποψη αυτή. Ομοίως, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε τη νομική βάση και το κανονιστικό πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης πιστώσεων και αξιολόγησης δανείων. Επίσης, στο αίτημά της για παροχή πληροφοριών, η Επιτροπή αναφέρθηκε σε διάφορα συγκεκριμένα επίσημα έγγραφα σχετικά με τα πράσινα ομόλογα και τις εταιρείες χρηματοδότησης της αγοράς αυτοκινήτων, για τα οποία η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε το νομικό και κανονιστικό πλαίσιο, ούτε ήταν πρόθυμη να εξηγήσει τι συνιστά πράσινο ομόλογο, παρά το γεγονός ότι αυτό αναφέρεται σε επίσημα έγγραφα.

(271) Όσον αφορά την τράπεζα EXIM, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι οι ζητούμενες πληροφορίες δεν μπορούσαν να θεωρηθούν απαραίτητες. Επιπρόσθετα, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι οι ζητούμενες πληροφορίες περιείχαν στοιχεία εμπορικού απορρήτου και δεν ήταν δυνατό να παρασχεθούν από την τράπεζα EXIM. Επίσης, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε λάβει σχετικές πληροφορίες από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος.

(272) Η Επιτροπή επισήμανε ότι εναπόκειται στην ίδια να καθορίσει ποιες πληροφορίες κρίνονται απαραίτητες για την έρευνα και όχι σε οποιοδήποτε από τα μέρη να το αποφασίσει αυτό. Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με την τράπεζα EXIM συνδέονται άμεσα με το υπό έρευνα καθεστώς. Συνεπώς, οι πληροφορίες που ζητήθηκαν είναι τόσο συναφείς όσο και απαραίτητες για την ορθή αξιολόγηση του καθεστώτος από την Επιτροπή. Τέλος, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν έχει μόνο καθήκοντα ρυθμιστικής αρχής, αλλά και αρμοδιότητες όσον αφορά τη διαχείριση της τράπεζας EXIM. Επομένως, η κινεζική κυβέρνηση δεν μπορεί να μεταθέσει πλήρως την ευθύνη για την παροχή πληροφοριών στους παραγωγούς του δείγματος. Κατά συνέπεια, οι ισχυρισμοί απορρίφθηκαν.

(273) Ελλείψει των πληροφοριών αυτών, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν είχε λάβει κρίσιμες πληροφορίες που ήταν σημαντικές για τη συγκεκριμένη πτυχή της έρευνας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενημέρωσε την κινεζική κυβέρνηση ότι ενδέχεται να χρειαστεί να καταφύγει στη χρήση των διαθέσιμων στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού κατά την εξέταση της ύπαρξης και της έκτασης των εικαζόμενων επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν μέσω προτιμησιακής χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης πράσινων ομολόγων και τίτλων εξασφαλισμένων με στοιχεία ενεργητικού.

3.3.1.2. Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με τους συντελεστές παραγωγής

(274) Προκειμένου να ληφθούν αποτελεσματικά οι απαραίτητες πληροφορίες από τους μη συνδεδεμένους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής (μερών, κατασκευαστικών στοιχείων και πρώτων υλών) που βρίσκονται στην Κίνα, καθώς και για λόγους διοικητικής διευκόλυνσης, η Επιτροπή ζήτησε από την κινεζική κυβέρνηση να διαβιβάσει ειδικό ερωτηματολόγιο στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος, όπως αυτοί κοινοποιήθηκαν στην κινεζική κυβέρνηση από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος.

([102]) Νόμος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με τη ρύθμιση και την εποπτεία του τραπεζικού κλάδου, διάταγμα αριθ. 58 του προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, της 31ης Οκτωβρίου 2006.

(275) Η κινεζική κυβέρνηση θεώρησε ότι το αίτημα της Επιτροπής προς την ίδια για τη διαβίβαση του ειδικού ερωτηματολογίου παραβίαζε το άρθρο 12 παράγραφοι 1 και 9 της συμφωνίας ΕΑΜ. Έκρινε ότι η υποχρέωση διεξαγωγής της έρευνας και συλλογής πληροφοριών από τους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής βαρύνει την ερευνούσα αρχή, η οποία δεν μπορεί να ζητά από την κινεζική κυβέρνηση να διαβιβάσει τα ερωτηματολόγια σε ανεξάρτητες εμπορικές οντότητες με βάση το τεκμήριο ότι οι εν λόγω οντότητες είναι δημόσιοι φορείς. Υποστήριξε ότι η προσέγγιση με βάση αυτό το τεκμήριο δεν συνάδει με το άρθρο 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ. Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε επίσης ότι η Επιτροπή είχε ήδη πρόσβαση στον κατάλογο των προμηθευτών των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος και θα μπορούσε να τους είχε αποστείλει απευθείας τα ερωτηματολόγια.

(276) Η κινεζική κυβέρνηση δήλωσε επίσης ότι οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής δεν ενημερώθηκαν δεόντως για τις πληροφορίες που απαιτούνταν από αυτούς, δεν είχαν στη διάθεσή τους 30 ημέρες για να παράσχουν τις ζητούμενες πληροφορίες, ενώ επίσης δεν τους δόθηκε ευρεία δυνατότητα να παράσχουν τις σχετικές πληροφορίες γραπτώς κατά την έννοια του άρθρου 12 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΑΜ.

(277) Επιπλέον, ισχυρίστηκε ότι οι προμηθευτές θα μπορούσαν να αποθαρρυνθούν αν τους ζητούσε η κινεζική κυβέρνηση να υποβάλουν τις απαντήσεις τους, οι οποίες περιέχουν εμπιστευτικές πληροφορίες και ότι το ερωτηματολόγιο δεν περιείχε οδηγίες σχετικά με την υποβολή μη εμπιστευτικής έκδοσης.

(278) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισήμανε ότι το ερωτηματολόγιο που εστάλη στην κινεζική κυβέρνηση περιλάμβανε οδηγίες με τις οποίες της ζητούνταν να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία ότι είχε πράγματι διαβιβάσει το ερωτηματολόγιο στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής. Η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία στην απάντησή της στο ερωτηματολόγιο. Ελλείψει τέτοιων αποδεικτικών στοιχείων, η Επιτροπή έκρινε ότι οι ισχυρισμοί σχετικά με τις πρακτικές πτυχές που αφορούσαν το ερωτηματολόγιο που έπρεπε να αποσταλεί στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής ήταν άνευ αντικειμένου.

(279) Η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε συνοπτικό κατάλογο με τις επωνυμίες και τη δομή ιδιοκτησίας των Κινέζων προμηθευτών των υπό έρευνα συντελεστών παραγωγής, ισχυριζόμενη ότι πρόκειται για εμπιστευτικές πληροφορίες ή ότι οι πληροφορίες αυτές δεν ήταν διαθέσιμες. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τα περισσότερα από τα χαρακτηριστικά της εγχώριας αγοράς συντελεστών παραγωγής BEV στην Κίνα, όπως, μεταξύ άλλων: σχετικά με το μερίδιο των κρατικών επιχειρήσεων στην εγχώρια παραγωγή και κατανάλωση, το μέγεθος της εγχώριας αγοράς, τις τιμολογιακές πολιτικές του κράτους και/ή των κρατικών επιχειρήσεων, τις πραγματικές τιμές των συντελεστών παραγωγής στην εγχώρια αγορά, ούτε και στατιστικά στοιχεία.

(280) Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε από την κινεζική κυβέρνηση πληροφορίες για κανένα από τα προαναφερόμενα στοιχεία, όπως, μεταξύ άλλων, τη δομή της εγχώριας αγοράς, τους μηχανισμούς τιμολόγησης και τις τιμές, καθώς και τη μετοχική σύνθεση των εταιρειών, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν έλαβε καίριες πληροφορίες σχετικά με την έρευνα.

(281) Στην απάντησή της στην επιστολή της Επιτροπής βάσει του άρθρου 28, η κινεζική κυβέρνηση τάχθηκε κατά της χρήσης των διαθέσιμων στοιχείων.

(282) Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με διάφορα μέρη, κατασκευαστικά στοιχεία και πρώτες ύλες, η κινεζική κυβέρνηση επανέλαβε το επιχείρημα ότι δεν διέθετε πληροφορίες σχετικά με τους προμηθευτές μερών και κατασκευαστικών στοιχείων, ότι δεν είχε έλεγχο επί των προμηθευτών, ότι ήταν αδύνατον να τους αναγκάσει να συνεργαστούν και ότι η Επιτροπή είναι εκείνη που θα πρέπει να απευθύνει τα αιτήματα. Επιπλέον, ισχυρίστηκε ότι οι πληροφορίες που ζήτησε η Επιτροπή ήταν υπερβολικά ευρείες, δεν ήταν απαραίτητες για την έρευνα και ότι το πεδίο της έρευνας είχε διευρυνθεί παράνομα. Ομοίως, όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με την κινεζική ένωση του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών (China Battery Industry Association, στο εξής: CBIA), ισχυρίστηκε επίσης ότι δεν ασκούσε έλεγχο επί της CBIA, η οποία δεν συνδέεται επίσημα με την κινεζική κυβέρνηση, και ότι η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει τα αιτήματά της απευθείας στην ένωση.

(283) Τέλος, όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με την παραγωγή, την κατανάλωση, τη δομή της εγχώριας αγοράς προμηθευτών και την ελαστικότητα, η κινεζική κυβέρνηση υποστήριξε ότι δεν είχε στη διάθεσή της τα στοιχεία.

(284) Η Επιτροπή επισήμανε ότι εναπόκειται στην Επιτροπή να καθορίσει ποιες πληροφορίες κρίνονται απαραίτητες για την έρευνα και όχι σε οποιοδήποτε από τα μέρη να το αποφασίσει αυτό. Η Επιτροπή δεν μπορεί επίσης να δεχτεί το επιχείρημα ότι το αίτημα παροχής πληροφοριών είναι υπερβολικά ευρύ, δεδομένου ότι, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των προμηθευτών και των σχετικών συντελεστών παραγωγής, οι πληροφορίες, εξ ορισμού, επιτάσσουν τη συλλογή μεγάλου όγκου δεδομένων. Επιπλέον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν ασκεί έλεγχο επί των προμηθευτών και, ως εκ τούτου, είναι αδύνατο να τους αναγκάσει να συνεργαστούν, η Επιτροπή παρέπεμψε στους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 278 ανωτέρω, βάσει των οποίων θεώρησε ανυπόστατους τους ισχυρισμούς αυτούς.

(285) Όσον αφορά τον ισχυρισμό σχετικά με το διευρυμένο πεδίο, η Επιτροπή επισήμανε ότι το συγκεκριμένο καθεστώς αποτελούσε ήδη μέρος του υπομνήματος σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, συμπεριλήφθηκε στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας και συμπεριλαμβανόταν στις διαβουλεύσεις με την κινεζική κυβέρνηση. Ως εκ τούτου, οι ζητηθείσες πληροφορίες δεν επεκτάθηκαν σε καμία περίπτωση πέραν του αρχικού πεδίου εφαρμογής.

(286) Η Επιτροπή παρατήρησε καταρχάς ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν αμφισβήτησε το γεγονός ότι δεν προσκόμισε πληροφορίες σχετικά με καμία από τις άλλες ενώσεις για τις οποίες ζήτησε πληροφορίες η Επιτροπή, συγκεκριμένα τη CBIA, την κινεζική ένωση βιομηχανιών μη σιδηρούχων μεταλλικών κατασκευών (China Non-Ferrous Metal Fabrication Industry Association, στο εξής: CNFA), την κινεζική βιομηχανική ένωση στον τομέα των πηγών ισχύος (China Industrial Association of Power Sources, στο εξής: CIAPS), την κινεζική ένωση βιομηχανιών φωτοβολταϊκών προϊόντων (China Photovoltaic Industry Association, στο εξής: CPIA), την κινεζική ένωση βιομηχανιών μη σιδηρούχων μετάλλων (China Nonferrous Metals Industry Association, στο εξής: CNMIA) και την κινεζική ένωση βιομηχανιών επεξεργασίας μη σιδηρούχων μετάλλων (China Nonferrous Metals Processing Industry Association, στο εξής: CNMPIA). Επιπλέον, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 278, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι είχε διαβιβάσει τα ερωτηματολόγια στους προμηθευτές ή στη CBIA. Η απουσία τέτοιων αποδεικτικών στοιχείων εγείρει ανησυχίες σχετικά με τη συνεργασία στην έρευνα. Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί επίσης ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν διέθετε καμία πληροφορία σχετικά με τη δομή των εγχώριων αγορών προμηθευτών. Όπως περιγράφεται στο σημείο 3.7.2 κατωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το κράτος έχει μετοχές σε ορισμένους προμηθευτές συσσωρευτών και λιθίου. Ως εκ τούτου, για τους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 268, το κράτος διαθέτει πολλά μέσα συλλογής πληροφοριών προκειμένου να συλλέξει στοιχεία για τις επιχειρήσεις κρατικών επενδύσεων. Επιπλέον, όπως αποδεικνύεται από τον άμεσο ρόλο της CBIA και της CIAPS στις αγορές προμηθευτών, το κράτος διαθέτει ορισμένα άλλα μέσα για τη συλλογή δεδομένων για όλες τις κρατικές και άλλες οντότητες που δραστηριοποιούνται στις αγορές προμηθευτών. Τέλος, η συλλογή συνολικών στατιστικών στοιχείων για την κατανάλωση, την παραγωγή, τη δομή της αγοράς και τις τιμές εντάσσεται εγγενώς στις λειτουργίες που ασκεί συνήθως ένα κυρίαρχο κράτος. Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε πληροφορίες από την κινεζική κυβέρνηση σχετικά με τα στοιχεία που απαριθμούνται ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είχε λάβει καίριες πληροφορίες σχετικά με την έρευνα και ότι έπρεπε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία για τα συμπεράσματά της σχετικά με τους συντελεστές παραγωγής.

3.3.1.3. Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με την πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας

(287) Η Επιτροπή ζήτησε από την κινεζική κυβέρνηση να συμπληρώσει ερωτηματολόγιο με συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με το καθεστώς της πολιτικής φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας. Στην απάντησή της, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε βασικές πληροφορίες που ζητήθηκαν σχετικά με θέματα όπως η προετοιμασία, η παρακολούθηση και η εφαρμογή του καθεστώτος, ούτε και σχετικά με τις εκτιμήσεις του πλήθους των οχημάτων στα οποία εφαρμόστηκε το καθεστώς.

(288) Η κινεζική κυβέρνηση δεν κοινοποίησε προπαρασκευαστικά έγγραφα (μελέτες σκοπιμότητας, αναμενόμενα αποτελέσματα), ούτε ενδιάμεσα ή τελικά έγγραφα (αξιολόγηση των αποτελεσμάτων, αντίκτυπος στην ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV, κατανομή των οφελών μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών). Επίσης, δεν προσδιόρισε ούτε εξήγησε τα είδη των αρχείων που τηρούν οι αρμόδιες αρχές σχετικά με το πρόγραμμα.

(289) Ομοίως, η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε το χρονοδιάγραμμα πληρωμών της κυβέρνησης για τα BEV που πωλήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Επιπλέον, δεν υπέβαλε τα συνολικά ποσά επιδοτήσεων που μεταβιβάστηκαν σε σχέση με αιτήσεις για BEV κατά την τελευταία τετραετία. Επιπρόσθετα, δεν υπέβαλε τη βάση επί της οποίας μειώθηκε η επιδότηση ανά όχημα με την πάροδο των ετών. Δεν ανέφερε επίσης τον αριθμό των BEV για τα οποία μεταβιβάστηκαν επιδοτήσεις από το 2018. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση δεν ήταν σε θέση να εξηγήσει τη διαδικασία για τη διεκδίκηση των κεφαλαίων στην περίπτωση εισαγόμενων BEV.

(290) Επιπρόσθετα, η κινεζική κυβέρνηση δεν ήταν σε θέση να παράσχει τα ακόλουθα: i) ετήσιους ενοποιημένους πίνακες με τα ποσά που καταβλήθηκαν ανά αλλοδαπό παραγωγό ανά εισαγόμενο μοντέλο κατά τα τελευταία τέσσερα έτη· ii) αιτήματα αλλοδαπών εταιρειών για οδηγίες σχετικά με τη διευθέτηση της αίτησης για κονδύλια φορολογικών επιδοτήσεων την περίοδο 2020-2023· iii) τον αριθμό των εισαγόμενων BEV για τα οποία μεταφέρθηκαν κεφάλαια κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας ή σε προηγούμενα έτη.

(291) Τέλος, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε εξηγήσεις σχετικά με το αν υπάρχουν παρόμοια καθεστώτα σε κεντρικό ή επαρχιακό επίπεδο.

(292) Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε πληροφορίες από την κινεζική κυβέρνηση σχετικά με όλα τα στοιχεία που απαριθμούνται ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν είχε λάβει καίριες πληροφορίες σχετικά με την έρευνα.

(293) Στην απάντησή της στην επιστολή της Επιτροπής βάσει του άρθρου 28, η κινεζική κυβέρνηση τάχθηκε κατά της χρήσης των διαθέσιμων στοιχείων.

(294) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι δεν έχει πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με μελέτες σκοπιμότητας, αναμενόμενα αποτελέσματα, ούτε ενδιάμεσα ή τελικά έγγραφα.

(295) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε επίσης ότι οι πληροφορίες σχετικά με το χρονοδιάγραμμα πληρωμών της κυβέρνησης για τα BEV που πωλήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, τη φύση των αρχείων που τηρούσαν οι σχετικές κυβερνήσεις όσον αφορά το πρόγραμμα και τον αριθμό των BEV για τα οποία μεταβιβάστηκαν επιδοτήσεις και τις δηλωθείσες πωλήσεις BEV στερούνται σημασίας και δεν είναι απαραίτητες για την παρούσα έρευνα.

(296) Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με τα ποσά που καταβλήθηκαν σε αλλοδαπούς παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος ανά μοντέλο, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι δεν διέθετε τις πληροφορίες αυτές και ότι αυτές στερούνται σημασίας και δεν είναι απαραίτητες για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας.

(297) Η Επιτροπή επισήμανε ότι είναι εξαιρετικά απίθανο η κινεζική κυβέρνηση να μην έχει διατηρήσει πληροφορίες σχετικά με μελέτες σκοπιμότητας ή αναμενόμενα αποτελέσματα ενός προγράμματος που εφαρμόζεται εδώ και αρκετά έτη, το οποίο έχει υποστεί πολλές αναθεωρήσεις και προσαρμογές βάσει αξιολογήσεων, και το οποίο, κυρίως, αφορά σημαντικά ποσά του κεντρικού προϋπολογισμού που διαχειρίζεται η κινεζική κυβέρνηση. Για τις εν λόγω επαναξιολογήσεις, θα είναι απαραίτητες ορισμένες πληροφορίες σχετικά με τα αναμενόμενα αποτελέσματα και πληροφορίες σχετικά με τις εταιρείες που επωφελούνται από τα εν λόγω προγράμματα. Ως εκ τούτου, στον βαθμό που οι πληροφορίες κρίνονται απαραίτητες για να καταλήξει η Επιτροπή στα συμπεράσματά της, η Επιτροπή μπορεί, κατά περίπτωση, να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία.

(298) Όσον αφορά τη συνάφεια των πληροφοριών, η Επιτροπή επισήμανε ότι εναπόκειται στην ίδια να καθορίσει ποιες πληροφορίες κρίνονται απαραίτητες για την έρευνα και όχι σε οποιοδήποτε από τα μέρη να το αποφασίσει αυτό. Επίσης, το κυβερνητικό καθεστώς πληρωμών προς τους παραγωγούς BEV με βάση τις οικείες πωλήσεις BEV, τα ποσά που έχουν εκταμιευθεί σε εγχώριους έναντι αλλοδαπών παραγωγών και τα αρχεία που τηρούνται σχετικά με τις εν λόγω εκταμιεύσεις συνδέονται άμεσα με το εικαζόμενο καθεστώς επιδοτήσεων για τον υπολογισμό του και για τον προσδιορισμό της ιδιαιτερότητάς του, μεταξύ άλλων στοιχείων. Ως εκ τούτου, οι πληροφορίες που ζητήθηκαν είναι τόσο συναφείς όσο και απαραίτητες για την ορθή αξιολόγηση του καθεστώτος από την Επιτροπή.

(299) Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι έπρεπε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία για τα πορίσματά της σχετικά με το καθεστώς της πολιτικής φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας.

3.3.1.4. Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με τις επιχορηγήσεις / άλλα προγράμματα επιδοτήσεων, συμπεριλαμβανομένων καθεστώτων που εφαρμόζονται από το κράτος, τις επαρχιακές ή τις τοπικές κυβερνήσεις

(300) Η Επιτροπή ζήτησε από την κινεζική κυβέρνηση να παράσχει πληροφορίες σχετικά με τα καθεστώτα επιδοτήσεων σε εθνικό, επαρχιακό ή δημοτικό επίπεδο τα οποία συνεπάγονταν όφελος για τους παραγωγούς/εξαγωγείς του υπό έρευνα προϊόντος κατά τα τρία τελευταία ημερολογιακά έτη πριν από και κατά την περίοδο έρευνας. Μολονότι η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε καμία σχετική πληροφορία, φαίνεται ότι δεν επικοινώνησε με καμία τοπική αρχή, είτε σε επαρχιακό είτε σε δημοτικό επίπεδο, για να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που ζητήθηκαν.

(301) Στην απάντησή της στην επιστολή της Επιτροπής βάσει του άρθρου 28, η κινεζική κυβέρνηση τάχθηκε κατά της χρήσης των διαθέσιμων στοιχείων.

(302) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι δεν παρακολουθούσε τις επιχορηγήσεις που λάμβαναν οι εταιρείες από επαρχιακές ή δημοτικές κυβερνήσεις. Επίσης, ισχυρίστηκε ότι ο γενικός χαρακτήρας της ερώτησης της Επιτροπής κατέστησε επαχθή για την κινεζική κυβέρνηση τη συλλογή εκτενών πληροφοριών από όλες τις επαρχίες και τους δήμους της Κίνας. Τέλος, ισχυρίστηκε ότι είχαν παρασχεθεί σχετικά έγγραφα από Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς.

(303) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ήταν απίθανο η κινεζική κυβέρνηση να μην είχε διατηρήσει πληροφορίες ή να μην έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τις επαρχίες και τους δήμους πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά χρημάτων από την κινεζική κυβέρνηση ή για λογαριασμό της. Στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται λεπτομέρειες όπως οι λόγοι για τις εν λόγω μεταφορές χρημάτων, τα σχετικά ποσά και οι αποδέκτες των εκταμιεύσεων. Ως εκ τούτου, στον βαθμό που οι πληροφορίες κρίνονται απαραίτητες για να καταλήξει η Επιτροπή στα συμπεράσματά της, η Επιτροπή μπορεί, κατά περίπτωση, να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία.

(304) Η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι τα αιτήματα παροχής πληροφοριών που περιέχονται στο ερωτηματολόγιο και στις επιστολές σχετικά με την ανεπάρκεια των στοιχείων ήταν λεπτομερή και συγκεκριμένα. Ομοίως, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η κινεζική κυβέρνηση συμμετέχει ενεργά στα καθεστώτα, καθώς ελέγχει το νομικό πλαίσιο, τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, την εκταμίευση και τον σχεδιασμό του προγράμματος των επιχορηγήσεων. Κατά συνέπεια, η κινεζική κυβέρνηση δεν μπορεί να μεταθέσει πλήρως την ευθύνη για την παροχή πληροφοριών στους παραγωγούς του δείγματος.

(305) Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε πληροφορίες από την κινεζική κυβέρνηση σχετικά με τα στοιχεία που αναφέρονται ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είχε λάβει καίριες πληροφορίες σχετικά με την έρευνα και ότι έπρεπε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία για τα πορίσματά της σχετικά με τις επιχορηγήσεις / άλλα προγράμματα επιδοτήσεων, συμπεριλαμβανομένων καθεστώτων που εφαρμόζονται από το κράτος, τις επαρχιακές ή τις τοπικές κυβερνήσεις.

3.3.1.5. Καθεστώς απαλλαγής από τον φόρο επί των αγορών

(306) Η Επιτροπή ζήτησε από την κινεζική κυβέρνηση να συμπληρώσει ερωτηματολόγιο με συγκεκριμένες ερωτήσεις σχετικά με το καθεστώς απαλλαγής από τον φόρο επί των αγορών. Στην απάντησή της στο ερωτηματολόγιο για την κυβέρνηση, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε βασικές πληροφορίες που ζητήθηκαν σχετικά με τομείς όπως η προετοιμασία, η παρακολούθηση και η εφαρμογή του καθεστώτος, καθώς και τις εκτιμήσεις του πλήθους των οχημάτων στα οποία εφαρμόστηκε το καθεστώς.

(307) Όσον αφορά την προετοιμασία και την παρακολούθηση του προγράμματος, η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε ανάλυση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων. Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσδιόρισε ούτε εξήγησε τα είδη των αρχείων που τηρούν οι αρμόδιες αρχές (π.χ. λογιστικά αρχεία, ειδικά ανά εταιρεία αρχεία, βάσεις δεδομένων, εγκρίσεις προϋπολογισμών κ.λπ.). Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε το ποσό του διαφυγόντος φόρου στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής. Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε κανένα ενδιάμεσο έγγραφο, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων αξιολόγησης, της εκτίμησης των επιπτώσεων σχετικά με την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV και της κατανομής των οφελών μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών. Ομοίως, η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε στοιχεία για τις πωλήσεις εισαγόμενων BEV που περιλαμβάνονται στον κατάλογο των επιλέξιμων στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος.

(308) Όσον αφορά τον κατάλογο των μοντέλων οχημάτων νέων μορφών ενέργειας που απαλλάσσονται από τον φόρο επί της αγοράς οχημάτων, η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε απαντήσεις σχετικά με i) τα κριτήρια επιλεξιμότητας, ii) τα έγγραφα πληροφοριών για τα απορριφθέντα μοντέλα και τις αιτήσεις για μοντέλα και iii) τις πληροφορίες που έλαβε από τους παραγωγούς σχετικά με τις εφαρμογές τους. Συγκεκριμένα, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε εξηγήσεις ή αποδεικτικά στοιχεία για να τεκμηριώσει τη βάση επί της οποίας έγιναν δεκτές ή απορρίφθηκαν αιτήσεις για την ένταξη οχημάτων στο πρόγραμμα. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε έγγραφα πληροφοριών για τα μοντέλα που απορρίφθηκαν ούτε προσκόμισε τις αιτήσεις για τα μοντέλα και τα έγγραφα που εστάλησαν στους παραγωγούς σχετικά με την απόρριψη των εν λόγω μοντέλων.

(309) Ομοίως, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε πληροφορίες σχετικά με τον όγκο των BEV που είναι ταξινομημένα στην Κίνα. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε πληροφορίες σχετικά με τον όγκο των εισαγόμενων BEV που ταξινομήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας ή σε προηγούμενες περιόδους. Η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε επίσης πληροφορίες σχετικά με τον όγκο των οχημάτων NEV ή BEV που ταξινομήθηκαν, ανά μάρκα, μοντέλο και τόπο ταξινόμησης. Τέλος, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε καμία έρευνα που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως σημείο αναφοράς σχετικά με την ελαστικότητα των τιμών στην Κίνα.

(310) Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε πληροφορίες από την κινεζική κυβέρνηση σχετικά με κανένα από τα στοιχεία που απαριθμούνται ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν είχε λάβει καίριες πληροφορίες σχετικά με την έρευνα.

(311) Στην απάντησή της στην επιστολή της Επιτροπής βάσει του άρθρου 28, η κινεζική κυβέρνηση τάχθηκε κατά της χρήσης των διαθέσιμων στοιχείων, με την αιτιολογία ότι καμία από τις ζητηθείσες πληροφορίες δεν ήταν στη διάθεση της κινεζικής κυβέρνησης.

(312) Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση υποστήριξε ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον όγκο των ταξινομήσεων BEV ήταν άνευ σημασίας για τους σκοπούς της έρευνας.

(313) Η Επιτροπή επισήμανε ότι είναι εξαιρετικά απίθανο η κινεζική κυβέρνηση να μη διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των BEV που ταξινομήθηκαν στην Κίνα κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου. Αυτό ισχύει ειδικότερα διότι τα BEV επωφελούνται από ειδικούς όρους κατά τον χρόνο ταξινόμησης, οι οποίοι πρέπει να αξιολογούνται, να ελέγχονται και να παρακολουθούνται από την κινεζική κυβέρνηση. Υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σύνολο εγγράφων που οι ιδιοκτήτες οχημάτων πρέπει να υποβάλλουν στις αρμόδιες για την κυκλοφορία αρχές κατά τη διαδικασία αγοράς, ταξινόμησης και απόκτησης αριθμού πινακίδας κυκλοφορίας οχήματος στην Κίνα. Από τη στιγμή της αγοράς, οι αγοραστές οχημάτων υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς σχετικά με τον φόρο επί των αγορών υποβάλλοντας δήλωση φόρου επί της αγοράς οχήματος. Για τη δήλωση αυτή απαιτούνται λεπτομερείς πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένου του αναγνωριστικού αριθμού οχήματος (VIN), ο οποίος προσδιορίζει με μοναδικό τρόπο το μοντέλο του οχήματος και ορισμένα από τα χαρακτηριστικά του. Επίσης, τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στην Κίνα πρέπει να υποβάλλονται σε διαδικασία ταξινόμησης από την κινεζική αρμόδια για την κυκλοφορία αρχή, η οποία περιλαμβάνει ταυτοποίηση του τύπου και του μοντέλου του οχήματος. Ομοίως, οι πινακίδες κυκλοφορίας μπορούν να συνδέονται με συγκεκριμένα οχήματα.

(314) Είναι, δε, εξίσου απίθανο η κινεζική κυβέρνηση να μη διατηρεί γραπτή τεκμηρίωση σχετικά με την απόρριψη μοντέλων για τα οποία έχει υποβληθεί αίτηση ένταξης στον κατάλογο, ιδίως όταν η διαδικασία για την ένταξη στον κατάλογο περιλαμβάνει την υποβολή σημαντικού όγκου στοιχείων από τους παραγωγούς και συνεπάγεται την αξιολόγηση από διάφορες τεχνικές υπηρεσίες εντός της κινεζικής κυβέρνησης. Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι είναι απίθανο η κινεζική κυβέρνηση να μη γνωρίζει τα εκτιμώμενα διαφυγόντα φορολογικά έσοδα από ένα μακροχρόνιο πρόγραμμα. Πράγματι, πρόκειται για πρόγραμμα με άμεσο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό, το οποίο ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα διαφυγόντα φορολογικά έσοδα εκατοντάδων δισεκατομμυρίων RMB ετησίως.

(315) Ως εκ τούτου, στον βαθμό που οι πληροφορίες κρίνονται απαραίτητες για να καταλήξει η Επιτροπή στα συμπεράσματά της, η Επιτροπή βασίστηκε σε δημόσια διαθέσιμες πηγές.

(316) Όσον αφορά τη συνάφεια των πληροφοριών, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο προσδιορισμός των πληροφοριών που κρίνονται απαραίτητες για την έρευνα εναπόκειται στην Επιτροπή και όχι σε κάποιο από τα μέρη. Επιπλέον, η ταξινόμηση των BEV συνδέεται άμεσα με το εικαζόμενο καθεστώς επιδότησης και, ως εκ τούτου, οι ζητούμενες πληροφορίες ήταν τόσο συναφείς όσο και απαραίτητες για την ορθή αξιολόγηση του καθεστώτος από την Επιτροπή.

(317) Μολονότι η Επιτροπή, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.9, αποφάσισε προσωρινά να μην εκδώσει συμπεράσματα σχετικά με το εν λόγω καθεστώς, διατηρεί το δικαίωμα να διερευνήσει περαιτέρω τον αντισταθμίσιμο χαρακτήρα του προγράμματος. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή ενδέχεται να χρειαστεί να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία για τα συμπεράσματά της σχετικά με το καθεστώς απαλλαγής από τον φόρο επί των αγορών, εάν συγκεντρώσει επαρκή στοιχεία για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το εν λόγω καθεστώς είναι αντισταθμίσιμο.

3.3.2. *Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με τον όμιλο SAIC*

(318) Ο όμιλος SAIC συνεργάστηκε αρχικά με την Επιτροπή παρέχοντας απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο. Ειδικότερα, οι συνδεδεμένες με αυτόν οντότητες, συμπεριλαμβανομένων 6 παραγωγών BEV, απέστειλαν απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο. Ωστόσο, διαπιστώθηκε ότι οι απαντήσεις αυτές παρουσίαζαν σοβαρές ελλείψεις και, στις 12 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή ενημέρωσε τον όμιλο SAIC για την πρόθεσή της να εφαρμόσει το άρθρο 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις πληροφορίες που δεν παρασχέθηκαν πριν από τις επιτόπιες επαληθεύσεις και για το γεγονός ότι, αν δεν λάβει τις πληροφορίες αυτές, τα πορίσματα της Επιτροπής ενδέχεται να βασιστούν στα διαθέσιμα στοιχεία. Οι πληροφορίες που έλειπαν αφορούσαν, μεταξύ άλλων, το κόστος παραγωγής, λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις αγορές των κύριων συντελεστών παραγωγής και την απουσία απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από συνδεδεμένες εταιρείες που συμμετείχαν σε δραστηριότητες σχετικές με το υπό έρευνα προϊόν για τις οποίες είχε ζητηθεί απάντηση στο ερωτηματολόγιο.

(319) Ο όμιλος SAIC δεν υπέβαλε τις πληροφορίες που έλειπαν και ισχυρίστηκε ότι αυτό οφειλόταν στον μεγάλο αριθμό συνδεδεμένων εταιρειών του ομίλου και ότι η χρήση των «*διαθέσιμων στοιχείων*» δεν θα αντανακλούσε δεόντως το υψηλό επίπεδο συνεργασίας του έως εκείνο το σημείο της έρευνας. Υποστήριξε ότι ο μεγάλος αριθμός ελλιπών απαντήσεων που υποβλήθηκαν οφείλεται στον, σε πολλές περιπτώσεις αδικαιολόγητο, όγκο πληροφοριών που ζήτησε η Επιτροπή και στη μεγάλη επιβάρυνση που συνεπάγεται ο απαιτούμενος συντονισμός μεταξύ των πολυάριθμων συνδεδεμένων εταιρειών.

(320) Ωστόσο, η έλλειψη συνεργασίας επιβεβαιώθηκε πριν, κατά τη διάρκεια ή μετά τις επιτόπιες επαληθεύσεις, καθώς δεν παρασχέθηκαν καίριας σημασίας πληροφορίες, όπως, μεταξύ άλλων, το κόστος παραγωγής, οι κατάλογοι υλικών (BOM), οι προδιαγραφές των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένης της χημικής σύνθεσης των πρώτων υλικών που αγοράζονταν από τους προμηθευτές, υποστηρικτικός κατάλογος των συναλλαγών αγοράς για τους προμηθευτές, καθώς και πληροφορίες σχετικά με τις ληφθείσες επιχορηγήσεις. Η Επιτροπή εξήγησε στον όμιλο SAIC ότι οι εν λόγω πληροφορίες θεωρήθηκαν απαραίτητες για την εξαγωγή συγκεκριμένων πορισμάτων όσον αφορά τις επιδοτήσεις που έλαβε από διάφορα μέτρα στήριξης. Επιπλέον, φαίνεται ότι και άλλες συνδεδεμένες εταιρείες δεν είχαν απαντήσει στο ερωτηματολόγιο, παρότι βάσει των δραστηριοτήτων τους είχαν την υποχρέωση να το πράξουν.

(321) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η απουσία αυτών των απαραίτητων πληροφοριών εμπόδισε την έρευνα. Κατά συνέπεια, στις 23 Απριλίου 2024 ο όμιλος SAIC ενημερώθηκε δεόντως σχετικά με τις συνέπειες της μερικής μόνο συνεργασίας με την έρευνα και σχετικά με την πρόθεση της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις πληροφορίες που δεν υποβλήθηκαν ή τις πληροφορίες που δεν κατέστη δυνατό να επαληθευτούν. Η Επιτροπή κάλεσε την εταιρεία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.

(322) Στις 30 Απριλίου 2024 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τον όμιλο SAIC. Ο όμιλος SAIC διαφώνησε με την εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με το συνολικό επίπεδο συνεργασίας των διαφόρων οντοτήτων που ανήκουν στον όμιλο και προέβαλε διάφορους ισχυρισμούς που κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι η προβλεπόμενη εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού δεν ήταν δικαιολογημένη.

3.3.2.1. Ισχυρισμός του ομίλου SAIC ότι δεν πληρούνταν τα νομικά κριτήρια για την εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού

(323) Ο όμιλος SAIC δήλωσε ότι ορισμένες πτυχές της αξιολόγησης της Επιτροπής για την εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού παρουσίαζαν εσφαλμένη εικόνα των πραγματικών περιστατικών και επανέλαβε ότι είχε συνεργαστεί στο πλαίσιο της έρευνας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ο όμιλος SAIC εξήγησε ότι, σε περιπτώσεις στις οποίες δεν ήταν σε θέση να παράσχει πλήρεις ή μερικές μόνο πληροφορίες, όπως αυτές ζητήθηκαν, προσκόμισε «εναλλακτικά έγγραφα» για να διευκολύνει την έρευνα της Επιτροπής.

(324) Στο πλαίσιο αυτό, ο όμιλος SAIC παρέπεμψε στο άρθρο 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, καθώς και στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([103]), ισχυριζόμενος ότι ακόμη και οι ελλιπείς ή κατά τα άλλα ανεπαρκείς απαντήσεις θα πρέπει να γίνουν αποδεκτές.

(325) Ο όμιλος SAIC επισήμανε ότι, στη συγκεκριμένη υπόθεση ([104]), το Δικαστήριο της ΕΕ έκρινε ότι «*η έννοια των "απαραίτητων πληροφοριών" παραπέμπει στις πληροφορίες που έχουν στην κατοχή τους τα ενδιαφερόμενα μέρη και τις οποίες τα θεσμικά όργανα της Ένωσης τους ζητούν να προσκομίσουν για να συναγάγουν τα συμπεράσματα που επιβάλλονται στο πλαίσιο της έρευνας αντιντάμπινγκ*». Στην ίδια υπόθεση ([105]), το Δικαστήριο έκρινε ότι «*στα θεσμικά αυτά όργανα εναπόκειται να αποδείξουν την ύπαρξη ντάμπινγκ, ζημίας και αιτιώδους συνάφειας μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούν το αντικείμενο ντάμπινγκ και της ζημίας αυτής και, ως εκ τούτου, επίσης τον "απαραίτητο" χαρακτήρα μιας πληροφορίας για να συναγάγουν τα συμπεράσματα που επιβάλλονται στο πλαίσιο έρευνας αντιντάμπινγκ*».

(326) Υπό το πρίσμα της διαπίστωσης του Δικαστηρίου, ο όμιλος SAIC έκρινε «*ότι, λόγω του εξαιρετικά σύνθετου χαρακτήρα της παρούσας έρευνας (από την άποψη τόσο του μεγάλου εύρους των ζητούμενων πληροφοριών και του μεγάλου αριθμού εταιρειών που όφειλαν να παράσχουν πληροφορίες όσο και του σύντομου χρονικού διαστήματος για την παροχή των πληροφοριών), η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εφαρμόσει με υπερβολικά αυστηρό τρόπο τα προαναφερθέντα κριτήρια στις υποβληθείσες πληροφορίες*» και «*στις περιπτώσεις που οι πληροφορίες θεωρούνται ελλιπείς, η χρήση των διαθέσιμων στοιχείων θα πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στον σκοπό για τον οποίο οι εν λόγω πληροφορίες είναι αναγκαίες και, σε κάθε περίπτωση, οι πληροφορίες θα πρέπει να ελέγχονται με αναφορά σε άλλες ανεξάρτητες πηγές, σε πλήρη συμφωνία με το άρθρο 28 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού*».

([103]) Βλ. T-413/13, City Cycle Industries κατά Συμβουλίου, EU:T:2015:164, σκέψη 120· υπόθεση T-633/11, Guangdong Kito Ceramics κ.λπ. κατά Συμβουλίου, EU:T:2014:271, σκέψη 100· έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου του ΠΟΕ σχετικά με την υπόθεση Ηνωμένες Πολιτείες — Χάλυβας θερμής έλασης, WT/DS184/AB/R, που εκδόθηκε στις 23 Αυγούστου 2001, σημείο 81· και υπόθεση C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) κατά Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι οι πληροφορίες που ζητήθηκαν παρασχέθηκαν πράγματι από τους άλλους ομίλους του δείγματος και, συνεπώς, ήταν άμεσα διαθέσιμες στον όμιλο SAIC. Ως εκ τούτου, ο όμιλος SAIC επέλεξε να μην παράσχει τις ζητηθείσες πληροφορίες, όπως αποδεικνύεται από τον κατάλογο των μη υποβληθέντων εγγράφων, τον οποίο υπέγραψε και για τον οποίο συμφώνησε κατά τη διάρκεια της επιτόπιας επαλήθευσης. Ο κατάλογος αυτός καταδεικνύει ότι ο όμιλος εμπόδισε την έρευνα παραλείποντας συνειδητά να ενεργήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Επιπλέον, οι πληροφορίες κρίθηκαν απαραίτητες για την εξαγωγή κατάλληλων συμπερασμάτων στο πλαίσιο της έρευνας για τις επιδοτήσεις, εν προκειμένω, και σύμφωνα με τα πορίσματα του Δικαστηρίου. Επίσης, κάθε σχετική πληροφορία που παρασχέθηκε από τον όμιλο SAIC ως «εναλλακτικά έγγραφα», συμπεριλαμβανομένων των ελλιπών εγγράφων, ελήφθη δεόντως υπόψη, στην περίπτωση που ήταν επαληθεύσιμη. Η Επιτροπή προσέφυγε στα διαθέσιμα στοιχεία, μεταξύ άλλων και από ανεξάρτητες πηγές, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.3 σχετικά με την προτιμησιακή δανειοδότηση, την ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων, τις απαλλαγές από τον φόρο επί των αγορών, τους συντελεστές παραγωγής και την πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, μόνον όταν οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν ήταν σαφώς ελλιπείς (και παρατίθενται στα από κοινού υπογεγραμμένα παραρτήματα των εκθέσεων επιτόπιας επαλήθευσης) και η Επιτροπή διέθετε επαρκή στοιχεία για να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με τα εν λόγω καθεστώτα. Είναι λάθος να υποτεθεί ότι η Επιτροπή εφάρμοσε υπερβολικά αυστηρά τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

(328) Δεδομένου ότι ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε στις παρατηρήσεις του ότι «*θα πρέπει να δοθεί το ευεργέτημα της αμφιβολίας στις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί όπως παρασχέθηκαν*», η Επιτροπή εξήγησε στην κοινοποίηση των ουσιωδών πραγματικών περιστατικών και του σκεπτικού στον παραγωγό-εξαγωγέα του δείγματος, ότι, χρησιμοποιώντας τα διαθέσιμα στοιχεία κατά την έννοια του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού, χρησιμοποίησε τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τον όμιλο SAIC στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό και, μόνο ελλείψει τέτοιων επαληθευμένων πληροφοριών, στράφηκε σε δημόσιες ανεξάρτητες πηγές. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός ότι δεν πληρούνταν τα νομικά κριτήρια για την εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού απορρίφθηκε.

3.3.2.2. Αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με συνδεδεμένους προμηθευτές

(329) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 318 και 319, κατά τη διάρκεια της έρευνας εντοπίστηκαν αρκετές μη δηλωθείσες συνδεδεμένες εταιρείες για τις οποίες ο όμιλος SAIC δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο. Διαπιστώθηκε ότι αυτές οι «νέες» εταιρείες ήταν συνδεδεμένες και συμμετείχαν σε διάφορες βασικές συμβατικές σχέσεις που περιλάμβαναν δραστηριότητες όπως η παροχή συντελεστών παραγωγής, κεφαλαίου, δανείων, εγγυήσεων και άλλων μορφών χρηματοδότησης στο πλαίσιο του ομίλου SAIC. Ο όμιλος SAIC απέρριψε επανειλημμένα τα αιτήματα της Επιτροπής για συμπλήρωση ερωτηματολογίου, υποστηρίζοντας ότι επρόκειτο για παραβίαση των θεμελιωδών δικαιωμάτων του ομίλου SAIC, χωρίς ωστόσο να προβάλει τεκμηριωμένα επιχειρήματα.

(330) Στις παρατηρήσεις του, ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι οι εν λόγω συνδεδεμένες εταιρείες δεν μπορούσαν ή δεν ήταν υποχρεωμένες να συνεργαστούν στην έρευνα και, σε κάθε περίπτωση, η χρήση του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού στις εν λόγω εταιρείες δεν ήταν δικαιολογημένη ή θα έπρεπε να περιοριστεί αυστηρά. Οι λόγοι τους οποίους επικαλέστηκε ο όμιλος SAIC αφορούσαν διάφορους παράγοντες, όπως:

— πολύ χαμηλή αξία συναλλαγών της συνδεδεμένης εταιρείας στον κύκλο εργασιών του ομίλου SAIC (κάτω του 1 %)·

— έλλειψη συμμετοχών ή ουσιαστικού ελέγχου στις συνδεδεμένες εταιρείες, στοιχείο που επιβεβαιώθηκε από το γεγονός ότι οι εν λόγω εταιρείες αρνήθηκαν να αποδεχτούν το αίτημα συνεργασίας που απεύθυνε ο όμιλος SAIC ή να παράσχουν εμπιστευτικά έγγραφα στα οποία οι αναφερόμενες εταιρείες είναι μέρη

— οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των συνδεδεμένων εταιρειών δεν καλύπτονταν από το πεδίο εφαρμογής ούτε των οδηγιών του ερωτηματολογίου για τους παραγωγούς-εξαγωγείς ούτε του διευκρινιστικού σημειώματος ([106]) που δημοσίευσε η Επιτροπή στις 17 Νοεμβρίου 2023·

— ο όγκος παραγωγής που προκύπτει από συμφωνία υπεργολαβίας καλύπτεται ήδη από την απάντηση του ομίλου SAIC·

— η υποτιθέμενη συνδεδεμένη εταιρεία δεν είχε συναλλαγές έρευνας και ανάπτυξης ή συμβάσεις έρευνας και ανάπτυξης σε ισχύ με τον όμιλο SAIC κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας·

— μια φερόμενη ως συνδεδεμένη εταιρεία ήταν αποδέκτρια αλλά όχι κάτοχος του τίτλου δικαιώματος χρήσης γης.

([106]) Σημείωση στον φάκελο: Συνδεδεμένες εταιρείες που υποχρεούνται να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. (t23.005730).

(331) Η Επιτροπή συμφώνησε ότι, σύμφωνα με το προαναφερθέν διευκρινιστικό σημείωμα, μια συνδεδεμένη εταιρεία με πολύ χαμηλή αξία συναλλαγής που αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 1 % των αγορών του ομίλου SAIC θα μπορούσε πράγματι να απαλλαγεί από την υποχρέωση απάντησης στο ερωτηματολόγιο στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας. Ωστόσο, η Επιτροπή επιφυλάχθηκε του δικαιώματος να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού για τα κατασκευαστικά μέρη που προμήθευε η εν λόγω συνδεδεμένη εταιρεία στον όμιλο SAIC, καθώς δεν ήταν σε θέση να επαληθεύσει τις πληροφορίες αυτές.

(332) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο εν λόγω συνδεδεμένος προμηθευτής και ο όμιλος SAIC διαχειρίζονταν από κοινού εταιρεία για την ανάπτυξη, την παραγωγή και την πώληση στοιχείων, συστοιχιών και πακέτων συσσωρευτών και, ως εκ τούτου, ήταν νομικά αναγνωρισμένοι επιχειρηματικοί εταίροι. Ως εκ τούτου, θεωρούνται συνδεδεμένες οντότητες κατά την έννοια του άρθρου 127 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής, το οποίο δικαιολογεί τη νομική υποχρέωση υποβολής απάντησης στο ερωτηματολόγιο για την επιδότηση ως συνδεδεμένο μέρος, σύμφωνα με τις οδηγίες του ερωτηματολογίου και την επακόλουθη αλληλογραφία. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός του ομίλου απορρίφθηκε.

(333) Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την αξιολόγησή της και να μην εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού για εταιρείες που αρνήθηκαν να αποκαλύψουν οικονομικούς ή συμβατικούς δεσμούς και συμφωνίες κοινοπραξίας και, στις περιπτώσεις αυτές, να χρησιμοποιήσει μόνο δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή επισήμανε επανειλημμένα στον όμιλο SAIC ότι το γεγονός ότι ορισμένες πληροφορίες θεωρήθηκαν «*βασικό επιχειρηματικό απόρρητο*» ήταν άνευ σημασίας, δεδομένης της εμπιστευτικότητας που επιφυλάσσεται σε κάθε πληροφορία που υποβάλλεται στο πλαίσιο διαδικασιών κατά των επιδοτήσεων, σύμφωνα με το άρθρο 29 του βασικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(334) Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν εξήγησε δεόντως τους λόγους για τους οποίους ορισμένες συνδεδεμένες εταιρείες θα έπρεπε να είχαν συμπληρώσει ερωτηματολόγιο. Ωστόσο, στο δεύτερο αίτημά της, η Επιτροπή εξήγησε ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στον φάκελο (οργανόγραμμα που παρουσιάζει σημαντικό οικονομικό και/ή ελεγκτικό ρόλο των συνδεδεμένων εταιρειών), οι εν λόγω εταιρείες ήταν συνδεδεμένες, δεδομένου ότι φαινόταν να συμμετέχουν στην παροχή κεφαλαίων, δανείων ή άλλων μορφών χρηματοδότησης εντός του ομίλου SAIC. Ωστόσο, αφού έλαβε δεύτερη αρνητική απάντηση από τον όμιλο SAIC στο αίτημά της, η Επιτροπή δεν επανέλαβε το αίτημα και ενημέρωσε τον όμιλο SAIC σχετικά με τις συνέπειες της άρνησης συνεργασίας στις 23 Απριλίου 2024.

(335) Ο όμιλος SAIC αρνήθηκε να απαντήσει στο ερωτηματολόγιο σχετικά με συνδεδεμένη εταιρεία για την οποία διαπιστώθηκε, κατά τη διάρκεια μίας από τις επιτόπιες επαληθεύσεις, ότι συμμετείχε σε συμφωνία υπεργολαβίας. Μολονότι ο όμιλος SAIC αναγνώρισε ότι η εν λόγω συνδεδεμένη εταιρεία συμμετείχε στην παραγωγή του υπό έρευνα προϊόντος, ισχυρίστηκε επίσης ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να έχει «*επιβεβαιώσει*» ότι χρειαζόταν απάντηση στο ερωτηματολόγιο. Η παρατήρηση αυτή κατέδειξε την έλλειψη συνεργασίας του ομίλου SAIC, ο οποίος τελικά ισχυρίστηκε ότι οποιαδήποτε χρήση του άρθρου 28, σε σχέση με την εν λόγω συνδεδεμένη εταιρεία, θα πρέπει να περιοριστεί σε στοιχεία που δεν σχετίζονται με επιδοτήσεις. Ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(336) Πράγματι, η ύπαρξη αυτών των συνδεδεμένων εταιρειών αποκαλύφθηκε από τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν κατά την αρχική υποβολή πληροφοριών πριν από την υποβολή των απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο, από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ή κατά τη διάρκεια περιστασιακών επιτόπιων επαληθεύσεων. Οι εν λόγω συνδεδεμένες εταιρείες ήταν είτε προμηθευτές είτε πελάτες του ομίλου SAIC και συχνά φαίνεται να εμπλέκονταν σε δραστηριότητες σχετικές με το υπό έρευνα προϊόν είτε ως ερευνητικά ιδρύματα, ή ως προμηθευτές μερών και κατασκευαστικών στοιχείων που αναφέρονται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, ή ως εταιρείες εφοδιαστικής κ.λπ. Δεδομένης της φύσης των δραστηριοτήτων τους, θα έπρεπε να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο, ώστε να δοθεί στην Επιτροπή η δυνατότητα να επαληθεύσει τις πληροφορίες και, εντέλει, να ζητήσει περαιτέρω αποδεικτικά στοιχεία.

3.3.2.3. Πληροφορίες που δεν παρασχέθηκαν από τον όμιλο SAIC και άλλα έγγραφα που δεν γνωστοποιήθηκαν πριν και κατά τη διάρκεια των επιτόπιων επαληθεύσεων

(337) Στις παρατηρήσεις του, ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι, μετά από επιστολές σχετικά με σοβαρή ανεπάρκεια των στοιχείων τις οποίες έλαβε από την Επιτροπή, ορισμένες πληροφορίες παρασχέθηκαν πράγματι στη συνέχεια και ήταν δυνατόν να επαληθευτούν πλήρως κατά τη διάρκεια των επιτόπιων επαληθεύσεων. Ωστόσο, ο όμιλος SAIC αναφέρθηκε μόνο σε πληροφορίες σχετικά με τις αγορές και την απαλλαγή από τον φόρο κατανάλωσης για εγχώριους πελάτες, αναγνωρίζοντας έτσι ότι όλες οι άλλες πληροφορίες που έλειπαν δεν κοινοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας. Πράγματι, στις επιστολές σχετικά με την ανεπάρκεια των στοιχείων επισημάνθηκαν βασικά ζητήματα τα οποία μεμονωμένοι παραγωγοί που ήταν μέλη του ομίλου SAIC εσκεμμένα δεν ανέφεραν (πληροφορίες στις απαντήσεις τους στο ερωτηματολόγιο σχετικά με τις προβλέψεις παραγωγής και πωλήσεων, το κόστος παραγωγής, τις αγορές και την απαλλαγή από τον φόρο κατανάλωσης επί των εγχώριων πωλήσεων).

(338) Ο όμιλος SAIC παρέσχε επισκόπηση των εγγράφων που δεν υποβλήθηκαν πριν από τις επιτόπιες επαληθεύσεις ή κατά τη διάρκειά τους, ζητώντας από την Επιτροπή να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού μόνο στα εν λόγω έγγραφα που δεν υποβλήθηκαν από μεμονωμένες οντότητες. Η Επιτροπή επανεξέτασε τους καταλόγους και διατήρησε τη θέση της όσον αφορά τα στοιχεία του καταλόγου που είχε αποσταλεί στον όμιλο SAIC, για τα οποία επρόκειτο να χρησιμοποιηθούν τα διαθέσιμα στοιχεία, όπως προγράμματα επιχορηγήσεων, προμήθεια συσσωρευτών με τίμημα χαμηλότερο του κανονικού, διαφυγόντα έσοδα μέσω του προγράμματος φοροαπαλλαγής και μείωσης φόρου και χορήγηση προτιμησιακής χρηματοδότησης (όπως ομολόγων και εισφορών μετοχικού κεφαλαίου) και ελλιπείς απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο. Ο ισχυρισμός να μην απορριφθούν οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν όσον αφορά τα στοιχεία που αναφέρονται στη συνέχεια απορρίφθηκε:

α) *Κατάλογος υλικών (BOM) τελικών προϊόντων και προδιαγραφές των υπό προμήθεια προϊόντων (π.χ. χημικές ουσίες, σύνθεση κ.λπ.).*

(339) Οι κατάλογοι υλικών (BOM) είναι εκτενείς κατάλογοι πρώτων υλών, συστατικών στοιχείων και οδηγιών που απαιτούνται για την κατασκευή ενός προϊόντος. Η Επιτροπή εξήγησε επανειλημμένα στον όμιλο SAIC τη σημασία τους για την έρευνα, καθώς έδωσαν τη δυνατότητα να προσδιοριστούν τα κύρια επιμέρους κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που συνθέτουν το τελικό προϊόν και η προέλευσή τους.

(340) Στην προκειμένη υπόθεση επιδότησης, ο κατάλογος υλικών ήταν εξίσου σημαντικός για τον προσδιορισμό των μερών που χρησιμοποιήθηκαν στη συναρμολόγηση του τελικού προϊόντος (BEV ή κατασκευαστικών στοιχείων, όπως συσσωρευτών), των ποσοτήτων που χρησιμοποιήθηκαν, των προδιαγραφών τους, του αριθμού εσωτερικού υλικού και, κατά συνέπεια, του ονόματος των προμηθευτών τους. Οι κατάλογοι υλικών κατέστησαν επίσης δυνατή τη δημιουργία άμεσης σύνδεσης με το κόστος παραγωγής, δεδομένου ότι μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για τον υπολογισμό των συνήθων δαπανών, των πραγματικών δαπανών και των διακυμάνσεων που προκύπτουν από τη μεταξύ τους διαφορά.

(341) Ο όμιλος SAIC δεν υπέβαλε πλήρη στοιχεία όσον αφορά ούτε τον κατάλογο υλικών ούτε το κόστος παραγωγής και υποστήριξε ότι ο κατάλογος υλικών δεν ήταν αναγκαίος για έρευνες κατά των επιδοτήσεων, καθώς δεν αφορούσε κανένα από τα στοιχεία για τον υπολογισμό του περιθωρίου επιδότησης. Η Επιτροπή διαφώνησε με την εν λόγω εκτίμηση και επιβεβαίωσε ότι οι πληροφορίες αυτές απαιτούνταν για να είναι δυνατή η αξιολόγηση της πληρότητας και της ακρίβειας των στοιχείων που σχετίζονται με το κόστος παραγωγής, αλλά και με τα σημαντικότερα μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία.

(342) Ο όμιλος SAIC αναγνώρισε ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις προδιαγραφές των προϊόντων μπορούν να παρέχονται μόνο κατά περίπτωση και μόνον εν μέρει. Επίσης, ο όμιλος SAIC έκρινε ότι η Επιτροπή θα μπορούσε να έχει χρησιμοποιήσει διαφορετική προσέγγιση για να είναι σε θέση να αντιπαραβάλει τα παρεχόμενα στοιχεία. Μάλιστα, ο όμιλος SAIC θεώρησε ότι το αίτημα παροχής του ίδιου επιπέδου πληροφοριών σχετικά με τον κατάλογο υλικών από κάθε οντότητα αποτελεί άδικη μεταχείριση, η οποία συνιστά παράβαση του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, δεδομένου ότι υπάρχουν άλλες διαθέσιμες μέθοδοι για την επαλήθευση των πληροφοριών που παρέχονται στον πίνακα σχετικά με την προμήθεια μερών.

(343) Η Επιτροπή υποστήριξε ότι κανένας από τους συνδεδεμένους προμηθευτές συσσωρευτών δεν προσκόμισε τα αναγκαία δικαιολογητικά που ζήτησε η ομάδα έρευνας και, ιδίως, τις προδιαγραφές τους. Η Επιτροπή έκρινε, καταρχάς, ότι τα στοιχεία του καταλόγου υλικών θα έπρεπε να είχαν παρασχεθεί από καθεμία από τις οντότητες, δεδομένου ότι, όταν τους ζητήθηκαν κατά τη διάρκεια των επιτόπιων επαληθεύσεων, οι εν λόγω οντότητες επιβεβαίωσαν ότι, μολονότι διέθεταν τις εν λόγω πληροφορίες, δεν μπορούσαν να τις παράσχουν για διάφορους λόγους, οι οποίοι συνδέονταν κυρίως με συμφωνίες εμπιστευτικότητας που είχαν υπογραφεί με τους προμηθευτές και το επιχειρηματικό απόρρητο της ίδιας της εταιρείας. Επιπλέον, ο κατάλογος υλικών είχε χρησιμοποιηθεί από τις οντότητες κατά την προετοιμασία της απάντησής τους στο ερωτηματολόγιο για τον προσδιορισμό των συντελεστών παραγωγής που έπρεπε να αναφερθούν και των αντίστοιχων προμηθευτών που έπρεπε να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. Αυτός είναι ένας από τους λόγους που ώθησαν την Επιτροπή να επαναλάβει το αίτημά της μετά την επιτόπια επαλήθευση. Μάλιστα, σε αντίθεση με τις συνήθεις πρακτικές της, η Επιτροπή επέτρεψε σε κάθε οντότητα να παράσχει τις πληροφορίες σχετικά με τον κατάλογο υλικών, άλλες προμήθειες μερών και τις προδιαγραφές των πρώτων υλών, επιφυλασσόμενη, ωστόσο, του δικαιώματος να μη λάβει υπόψη τις πληροφορίες αυτές, δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατόν να επαληθευτούν επιτόπου.

(344) Όπως προαναφέρθηκε, ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι η χημική σύσταση και οι προδιαγραφές του στοιχείου συσσωρευτή και του συστήματος συσσωρευτή που χρησιμοποιείται από ορισμένους παραγωγούς θα μπορούσαν να επαληθευτούν χωρίς τη χρήση του καταλόγου υλικών, ή ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις προδιαγραφές για ορισμένες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνταν από ορισμένους συνδεδεμένους παραγωγούς συσσωρευτών θα μπορούσαν να επαληθευτούν χωρίς τη χρήση καταλόγου υλικών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο όμιλος SAIC υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με τον κατάλογο υλικών στο πλαίσιο των τεκμηρίων επαλήθευσης.

(345) Ωστόσο, το γεγονός ότι μια εταιρεία θα επέτρεπε στην Επιτροπή να δει τον κατάλογο υλικών για έναν μοναδικό τύπο προϊόντος υπό έρευνα δεν μπορούσε, σε καμία περίπτωση, να ισοδυναμεί με την παροχή των πληροφοριών που ζητήθηκαν. Εκτός από την έλλειψη πληρότητας των πληροφοριών που μπορούσαν να εξεταστούν (μόνο ένας τύπος προϊόντος υπό έρευνα σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις), ο όμιλος SAIC επιβεβαίωσε ότι αρνήθηκε να παράσχει άμεσα διαθέσιμες πληροφορίες στην Επιτροπή, όταν αυτό του ζητήθηκε.

(346) Η Επιτροπή απέρριψε, καταρχάς, τον ισχυρισμό ότι ο κατάλογος υλικών δεν ήταν συναφής με την έρευνα και δεν μπορούσε να έχει καμία επίπτωση στους υπολογισμούς του ποσού της επιδότησης. Δεύτερον, αφού προσδιόρισε τους συσσωρευτές και άλλες πρώτες ύλες ως βασικούς συντελεστές που ενδέχεται να αποτελούσαν αντικείμενο επιδότησης, ελλείψει πληροφοριών από τον κατάλογο υλικών που θα έδιναν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να αξιολογήσει την πληρότητα, την ακρίβεια και τις προδιαγραφές των μερών που προμηθεύτηκαν οι παραγωγοί του δείγματος, η Επιτροπή αποφάσισε να χρησιμοποιήσει, ως διαθέσιμα στοιχεία, άλλες πηγές πληροφοριών σχετικά με τις πρώτες ύλες.

β) *Κατάλογος συναλλαγών αγοράς μερών και κατασκευαστικών στοιχείων (καθολικό λογαριασμών)*

(347) Στις παρατηρήσεις του σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 28, ο όμιλος SAIC επιβεβαίωσε ότι, για λόγους εμπιστευτικότητας, δεν ήταν σε όλες τις περιπτώσεις σε θέση να υποβάλει καταλόγους συναλλαγών αγοράς, δεδομένου ότι τα στοιχεία αυτά αφορούσαν το κόστος παραγωγής και, ως εκ τούτου, αποτελούσαν επιχειρηματικό απόρρητο. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, ισχυρίστηκε ότι ο σχετικός πίνακας θα μπορούσε να επαληθευτεί κατά τις επιτόπιες επαληθεύσεις. Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι είχε υποβάλει ολοκληρωμένη σύνοψη των πληροφοριών που ζητήθηκαν με τη μορφή πινάκων, οι οποίοι περιείχαν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τον υπολογισμό του ποσού της επιδότησης, και ότι μπορούσαν να επαληθευτούν από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια των επιτόπιων επαληθεύσεων. Ωστόσο, ο όμιλος SAIC μπορούσε να παράσχει μόνο στιγμιότυπο οθόνης των πληροφοριών που παρουσιάστηκαν στην Επιτροπή, καθώς η πηγή των πληροφοριών παρέμεινε εμπιστευτική και ο κατάλογος αγορών που ζητήθηκε δεν ήταν δυνατόν να προσκομιστεί, μολονότι ήταν άμεσα διαθέσιμος. Ο όμιλος SAIC κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, σε κάθε περίπτωση, οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν πληρούσαν τα κριτήρια του άρθρου 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

(348) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό ότι οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν πληρούσαν τα κριτήρια του άρθρου 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού. Η μη παροχή άμεσης πρόσβασης σε ορισμένα έγγραφα και η παροχή στιγμιότυπων οθόνης ή συγκεντρωτικών στοιχείων χωρίς να παρέχονται οι σχετικές ζητηθείσες πληροφορίες δεν μπορούν, σε καμία περίπτωση, να ισοδυναμούν με την παροχή των πληροφοριών που ζητήθηκαν με τη μορφή τεκμηρίου που να διασφαλίζει τη δέουσα επαλήθευση των πληροφοριών. Η μη ολοκληρωμένη παροχή των πραγματικών στοιχείων που ζητήθηκαν δυσκολεύει την εξαγωγή πορίσματος με τη δέουσα ακρίβεια. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι πληροφορίες ήταν άμεσα διαθέσιμες, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το μέρος ενέργησε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

(349) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις αγορές δεν αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος, αλλά τη σταθερή τιμή κόστους [κόστος προϋπολογισμού που καταγράφεται στον προγραμματισμό των επιχειρηματικών πόρων της εταιρείας (στο εξής: ERP)]. Σ' αυτή τη βάση, και λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα πορίσματα σχετικά με τον κατάλογο υλικών, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να επαληθεύσει την ακρίβεια των πληροφοριών σχετικά με την ποσότητα και το κόστος των μερών και κατασκευαστικών στοιχείων που δήλωσαν οι παραγωγοί του υπό έρευνα προϊόντος που συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα και, ως εκ τούτου, απέρριψε τον ισχυρισμό ότι οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν πληρούσαν τα κριτήρια του άρθρου 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

γ) *Συμφωνία-πλαίσιο αγοράς (πλήρης έκδοση) για τους προμηθευτές μερών και κατασκευαστικών στοιχείων που αναφέρονται στον πίνακα Ε-3-3 (α/β)*

(350) Στις παρατηρήσεις του, ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι, σε μία περίπτωση, διασταύρωσε επιτόπου έναν κατάλογο συναλλαγών με τα λογιστικά του αρχεία. Ισχυρίστηκε ότι είχε υποβάλει τα σχετικά έγγραφα αγοράς, συμπεριλαμβανομένων τιμολογίων, εντολών αγοράς, καταχωρήσεων στα συστήματα ERP με τη μορφή τεκμηρίων, για την εν λόγω οντότητα και για τις άλλες οντότητες παραγωγής, όταν αυτό του ζητήθηκε κατά τη διάρκεια των επιτόπιων επαληθεύσεων. Ειδικότερα, δύο προμηθευτές συσσωρευτών υπέβαλαν τις συμβάσεις τους με πελάτες, δηλαδή τους κατασκευαστές BEV εντός του ομίλου, ως αποδεικτικά στοιχεία για την επαλήθευση. Ως εκ τούτου, ο όμιλος SAIC έκρινε ότι πληρούνταν τα κριτήρια του άρθρου 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού και ότι οι πληροφορίες θα έπρεπε να ληφθούν πλήρως υπόψη από την Επιτροπή.

(351) Η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό ότι ο όμιλος SAIC είχε συνεργαστεί πλήρως παρέχοντας ένα σύνολο συμφωνιών-πλαισίων αγοράς. Μάλιστα, ο ίδιος ο όμιλος SAIC αναγνώρισε ότι, λόγω του, κατά τους ισχυρισμούς, άκρως εμπιστευτικού χαρακτήρα των εν λόγω εγγράφων, δεν ήταν σε θέση να παράσχει πλήρως καμία συμφωνία-πλαίσιο αγοράς για τους προμηθευτές μερών και κατασκευαστικών στοιχείων που αναφέρονται στο σχετικό σημείο της απάντησης στο ερωτηματολόγιο. Αυτό επιβεβαιώθηκε επίσης από τον κατάλογο των εγγράφων που δεν υποβλήθηκαν ούτε κατά τη διάρκεια της επιτόπιας επαλήθευσης ούτε μετά από αυτήν, σύμφωνα με τον οποίο δεν ήταν δυνατόν να παρασχεθεί πλήρες σύνολο εγγράφων, συμπεριλαμβανομένων εγγράφων όπως η σύμβαση-πλαίσιο και οι τεχνικές προδιαγραφές. Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθύμισε στον όμιλο SAIC ότι το εν λόγω έγγραφο θα έπρεπε να είχε υποβληθεί στο πλαίσιο της αρχικής απάντησης στο ερωτηματολόγιο. Δεδομένης της εμπιστευτικότητας που επιφυλάσσεται σε κάθε «*ευαίσθητη*» πληροφορία που υποβάλλεται στο πλαίσιο των διαδικασιών κατά των επιδοτήσεων, ο εν λόγω ισχυρισμός ήταν ανυπόστατος. Δεδομένου ότι τα έγγραφα αυτά ήταν άμεσα διαθέσιμα στον όμιλο SAIC και θα έπρεπε να είχαν υποβληθεί στο πλαίσιο της απάντησης στο ερωτηματολόγιο, η Επιτροπή έκρινε ότι ο όμιλος SAIC δεν ενέργησε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό ότι οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν πληρούσαν τα κριτήρια του άρθρου 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

δ) *Κατάλογος συναλλαγών πωλήσεων (2020-ΠΕ) με προσδιορισμό της αξίας πωλήσεων, του όγκου πωλήσεων, της ημερομηνίας, του μοντέλου, του αριθμού είδους, του σύντομου κωδικού, του αριθμού αναγνώρισης οχήματος, του ονόματος πελάτη, της τιμής λιανικής πώλησης, της τιμής πώλησης, της καθαρής τιμής, της καθαρής τιμής χωρίς ΦΠΑ, της ποσότητας, της συνδεδεμένης οντότητας / μη συνδεδεμένης οντότητας, του υπό έρευνα προϊόντος / άλλων προϊόντων*

(352) Η Επιτροπή έκρινε ότι η προβολή αρχείων excel και αποσπασμάτων καθολικού λογαριασμών σε οθόνη, καθώς και η παροχή στιγμιότυπων οθόνης χωρίς να παρέχονται οι σχετικές πληροφορίες δεν μπορούν να υποκαταστήσουν την παροχή του πλήρους καταλόγου συναλλαγών πωλήσεων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η πλήρης αντιπαραβολή των αριθμητικών στοιχείων που παρέχονται στους σχετικούς πίνακες.

(353) Στις παρατηρήσεις του, ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την ποικιλομορφία των λογιστικών και χρηματοοικονομικών συστημάτων που υπάρχουν εντός του ομίλου SAIC και ότι δεν ήταν απαραίτητο ή αναγκαίο να λάβει η Επιτροπή κατάλογο συναλλαγών προκειμένου να διασταυρώσει πλήρως τους πίνακες που αφορούν τις πωλήσεις στο ερωτηματολόγιο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να μην χρησιμοποιήσει το άρθρο 28, δεδομένου ότι ορισμένες από τις εταιρείες που ελέγχθηκαν υπέβαλαν τον κατάλογο συναλλαγών ως μέρος των τεκμηρίων επαλήθευσης και, σε κάθε περίπτωση, οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις διάφορες οντότητες πληρούσαν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 28 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

(354) Η Επιτροπή έκρινε ότι οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν μόνο με τη μορφή στιγμιότυπων οθόνης που περιλαμβάνουν περιορισμένα μόνο δεδομένα ή δείχνουν ορισμένα παραδείγματα θα καθιστούσαν ανέφικτη την επαλήθευση και τη συμφωνία ουσιωδών αριθμητικών στοιχείων και, ως εκ τούτου, απέρριψε αυτόν τον ισχυρισμό. Εξαιτίας της μη παροχής λεπτομερών πληροφοριών και της παροχής μόνο στιγμιοτύπων οθόνης, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να επαληθεύσει την ακρίβεια των πληροφοριών που παρασχέθηκαν, όπως το αν οι επιμέρους συναλλαγές πωλήσεων αφορούσαν πράγματι το υπό έρευνα προϊόν.

ε) *Συμφωνίες κοινοπραξίας*

(355) Στις παρατηρήσεις του, ο όμιλος SAIC επιβεβαίωσε ότι δεν ήταν σε θέση να παράσχει τα πρωτότυπα έγγραφα των συμφωνιών κοινοπραξίας όσον αφορά ορισμένες από τις παραγωγικές του οντότητες, υποστηρίζοντας, ωστόσο, ότι το περιεχόμενο των εν λόγω συμφωνιών κοινοπραξίας αποτυπωνόταν στο καταστατικό, καθώς αυτές «*επαναδιατυπώνονταν*» στο καταστατικό. Μόνο μία οντότητα υπέβαλε τη συμφωνία κοινοπραξίας στο πλαίσιο της αρχικής απάντησης στο ερωτηματολόγιο.

(356) Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή επισήμανε επανειλημμένα στον όμιλο SAIC ότι το γεγονός ότι ορισμένες πληροφορίες θεωρήθηκαν «*βασικό επιχειρηματικό απόρρητο*» ήταν άνευ σημασίας, δεδομένης της εμπιστευτικότητας που επιφυλάσσεται σε κάθε πληροφορία που υποβάλλεται στο πλαίσιο διαδικασιών κατά των επιδοτήσεων σύμφωνα με το άρθρο 29 του βασικού κανονισμού. Ο ισχυρισμός ότι το περιεχόμενο των συμφωνιών κοινοπραξίας που λείπουν «*επαναλαμβανόταν*» στο καταστατικό τους δεν θα μπορούσε να επαληθευτεί χωρίς να ληφθούν οι συμφωνίες κοινοπραξίας. Παρόλο που ένας παραγωγός BEV εντός του ομίλου SAIC προσκόμισε αντίγραφο της συμφωνίας κοινοπραξίας, κανένας από τους άλλους παραγωγούς BEV δεν προσκόμισε τέτοιο έγγραφο. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

στ) *Επενδυτικά σχέδια, έγκριση, παρακολούθηση επενδύσεων, μελέτες σκοπιμότητας για την περίοδο 2020-2023 και προβλέψεις πωλήσεων*

(357) Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι τα έγγραφα που ζητήθηκαν (επενδυτικά σχέδια, έγκριση, παρακολούθηση των επενδύσεων και μελέτες σκοπιμότητας 2020-2023 και προβλέψεις πωλήσεων) δεν ήταν συναφή για τον υπολογισμό του ποσού της επιδότησης κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, δεδομένου ότι τα εν λόγω έγγραφα δεν περιείχαν στοιχεία ή δεδομένα απαραίτητα για τον υπολογισμό του ποσού της επιδότησης. Επιπλέον, τα ζητηθέντα έγγραφα είτε ήταν ήδη διαθέσιμα στις δημόσια διαθέσιμες ετήσιες εκθέσεις είτε περιείχαν εμπιστευτικές πληροφορίες που αφορούσαν μέρη επί των οποίων ο όμιλος SAIC δεν ασκούσε ουσιαστικό έλεγχο και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσαν να γνωστοποιηθούν.

(358) Η Επιτροπή δεν συμφώνησε με τον όμιλο SAIC και θεώρησε ότι οι πληροφορίες που καθιστούν δυνατή την αξιολόγηση της φύσης και του όγκου των προγραμματισμένων επενδύσεων όσον αφορά το υπό έρευνα προϊόν ήταν συναφείς στο πλαίσιο της έρευνας, όχι μόνο για την αξιολόγηση του κινδύνου πρόκλησης σημαντικής ζημίας, αλλά, για παράδειγμα, και για την αξιολόγηση της ικανότητας παραγωγής του υπό έρευνα προϊόντος. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

ζ) *Έγγραφα σχετικά με την έκθεση προβλέψεων για «πιστώσεις NEV» (βλ. άρθρο 18 του εγγράφου «Εταιρική μέση κατανάλωση καυσίμων επιβατικών αυτοκινήτων και οχημάτων νέων μορφών ενέργειας — Παράλληλη διαχείριση σημείων»)*

(359) Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι δεν ήταν απαραίτητο να υποβληθούν οι ζητηθείσες εκθέσεις προβλέψεων, καθώς είτε δεν υπήρχαν είτε αφορούσαν τις πληροφορίες μετά την περίοδο έρευνας και, ως εκ τούτου, δεν ήταν αναγκαίο να επαληθευτούν. Ως εκ τούτου, ο όμιλος SAIC κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν θα ήταν σκόπιμο να εφαρμοστεί το άρθρο 28 όσον αφορά αυτό το στοιχείο της έρευνας.

(360) Δεδομένου ότι η Επιτροπή έκρινε ότι δεν μπορούσε να επαληθεύσει τους ισχυρισμούς αυτούς κατά τη διάρκεια των επιτόπιων επαληθεύσεων, ο ισχυρισμός ότι δεν θα ήταν σκόπιμο να εφαρμοστεί το άρθρο 28 σε σχέση με αυτή την πτυχή της έρευνας απορρίφθηκε.

η) *Τραπεζικές εγκρίσεις, πιστωτικά όρια*

(361) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι τραπεζικές εξουσιοδοτήσεις που υποβλήθηκαν δεν κάλυπταν όλες τις τράπεζες με τις οποίες οι οντότητες του ομίλου SAIC είχαν επιχειρηματική σχέση και ότι το υπόδειγμα ερωτηματολογίου σχετικά με την τραπεζική έγκριση είχε τροποποιηθεί χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση.

(362) Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι τροποποίησε το υπόδειγμα ώστε να συμπεριλάβει τραπεζικές συναλλαγματικές και πιστωτικά όρια στο πεδίο των τραπεζικών εξουσιοδοτήσεων και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω τροποποιήσεις του υποδείγματος δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ότι περιορίζουν το πεδίο των τραπεζικών εξουσιοδοτήσεων, αλλά το αντίθετο. Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι οι πληροφορίες που ζητήθηκαν παρασχέθηκαν και έπρεπε να ληφθούν επακριβώς υπόψη από την Επιτροπή.

(363) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ορισμένες οντότητες του ομίλου SAIC δεν υπέβαλαν πληροφορίες σχετικά με τις τραπεζικές εξουσιοδοτήσεις, τα πιστωτικά όρια και τις κεφαλαιοποιήσεις χρέους και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν έλαβε καίριες πληροφορίες σχετικά με αυτές τις πτυχές της έρευνας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

θ) *Προγράμματα επιχορηγήσεων*

(364) Μολονότι δεν αρνήθηκε τη λήψη επιχορηγήσεων από την κινεζική κυβέρνηση, ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι δεν ήταν απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν «*τα επιμέρους ποσά που ελήφθησαν ανά επιχορήγηση, ο χρόνος λήψης των επιχορηγήσεων, η περιγραφή των επιχορηγήσεων, οι αντίστοιχες κυβερνητικές κοινοποιήσεις που προσδιόριζαν τη φύση των επιχορηγήσεων και άλλες απαραίτητες πληροφορίες*» για τον υπολογισμό του ποσού της επιδότησης, δεδομένου ότι τα ποσά που δηλώθηκαν αφορούσαν τις επιχορηγήσεις που ελήφθησαν για τις οντότητες στο σύνολό τους και όχι μόνο σχετικά με το υπό έρευνα προϊόν. Επίσης, το ποσό των επιχορηγήσεων που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, όπως αναφέρεται στους πίνακες, θα μπορούσε να αντιπαραβληθεί άμεσα με το ισοζύγιο του καθολικού και τους λογαριασμούς του γενικού καθολικού, ιδίως με τους λογαριασμούς που αφορούν έκτακτα κέρδη και/ή έσοδα από επιδοτήσεις.

(365) Ωστόσο, ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να προσδιορίσει τα υποκείμενα καθεστώτα επιδοτήσεων, το ποσό των επιχορηγήσεων που ελήφθησαν κατά την περίοδο έρευνας, καθώς και κατά πόσον οι επιχορηγήσεις αυτές αφορούσαν πάγια στοιχεία ενεργητικού ή όχι. Η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιχορηγήσεις μπορούσαν να επαληθευτούν.

ι) *Δικαιώματα χρήσης γης*

(366) Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι τα δικαιώματα χρήσης γης δεν συγκαταλέγονταν στα πεδία που καλύπτονταν από το αίτημα της Επιτροπής για τα σχετικά έγγραφα. Η Επιτροπή δεν είχε επίσης ερωτήματα σχετικά με τα δικαιώματα χρήσης γης μετά τις επιτόπιες επαληθεύσεις, με την εξαίρεση δύο οντοτήτων στις οποίες απάντησε στις 21 Φεβρουαρίου 2024.

(367) Όσον αφορά ορισμένα έγγραφα που ζητήθηκαν κατά τη διάρκεια των επιτόπιων επαληθεύσεων, ορισμένες οντότητες που ανήκουν στον όμιλο SAIC εξήγησαν ότι τα έγγραφα που ζητήθηκαν είχαν εκδοθεί πριν από μία ή δύο δεκαετίες και είχαν ήδη αρχειοθετηθεί ή αφορούσαν τρίτο μέρος επί του οποίου δεν είχαν αρμοδιότητα. Ως εκ τούτου, ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι το ποσό που δηλώθηκε για τα δικαιώματα χρήσης γης θα πρέπει να θεωρηθεί ακριβές και να χρησιμοποιηθεί ως έχει και η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εφαρμόσει το άρθρο 28. Η Επιτροπή έκρινε ότι είχαν ζητηθεί όλα τα αρχικά έγγραφα για τις συμφωνίες σχετικά με τα δικαιώματα χρήσης γης, τις συμβάσεις αγοράς και τα δικαιολογητικά έγγραφα που έδειχναν την αρχική τιμή που καταβλήθηκε για τα δικαιώματα χρήσης γης και διαπίστωσε, σε αρκετές περιπτώσεις, ότι οι πληροφορίες που ελήφθησαν ήταν ελλιπείς και δεν καθιστούσαν δυνατή την πλήρη επαλήθευση των πληροφοριών που ελήφθησαν. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

ια) *Ομόλογα και χρηματοδότηση μεταξύ εταιρειών*

(368) Ο όμιλος SAIC ισχυρίστηκε ότι τα έγγραφα σχετικά με τα ομόλογα και τη χρηματοδότηση μεταξύ εταιρειών δεν ζητήθηκαν από την Επιτροπή. Ο όμιλος SAIC επισήμανε ότι δεν απαιτούνταν η παροχή πληροφοριών σχετικά με τίτλους εξασφαλισμένους με στοιχεία ενεργητικού στην ενότητα του ερωτηματολογίου που αφορούσε τη χορήγηση προτιμησιακής χρηματοδότησης από κρατικές τράπεζες πολιτικής και κρατικές εμπορικές τράπεζες και, ως εκ τούτου, απέρριψε κάθε προβλεπόμενη εφαρμογή του άρθρου 28.

(369) Η Επιτροπή έκρινε ότι στο ερωτηματολόγιο ζητούνται συγκεκριμένα πληροφορίες σχετικά με τη χρηματοδότηση μεταξύ εταιρειών και, ειδικότερα, σχετικά με τα ομόλογα. Πρώτον, ζητήθηκε από τις εταιρείες που συμμετείχαν στην παροχή κεφαλαίων να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο· δεύτερον, οι εξασφαλισμένοι με στοιχεία ενεργητικού τίτλοι είναι ένα είδος ομολόγων για το οποίο ζητήθηκαν πληροφορίες στο ερωτηματολόγιο. Επιπλέον, η Επιτροπή εντόπισε αντιφατικές δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες όσον αφορά συνδεδεμένες εταιρείες που δεν συνεργάστηκαν (βλ. αιτιολογική σκέψη 320), κάτι που καταδεικνύει σαφώς ότι δεν είχαν κοινοποιηθεί καίριες πληροφορίες σχετικά με τις επιδοτήσεις και, ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

ιβ) *Έκθεση του φοροτεχνικού υπαλλήλου για την έκπτωση δαπανών έρευνας και ανάπτυξης*

(370) Ο όμιλος SAIC σχολίασε ότι οι εκθέσεις φοροτεχνικών υπαλλήλων για την έκπτωση των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης καταρτίζονται συνήθως από τους φοροτεχνικούς υπαλλήλους σύμφωνα με τις οδηγίες των εταιρειών· ωστόσο, η κατάρτισή τους δεν είναι υποχρεωτική και, ως εκ τούτου, το αίτημα για τέτοιες εκθέσεις ήταν άνευ αντικειμένου. Επίσης, οι εν λόγω εκθέσεις δεν είναι απαραίτητες ή ουσιώδεις για την επαλήθευση τυχόν ποσών έκπτωσης δαπανών έρευνας και ανάπτυξης, καθώς υπερισχύουν τα σχετικά ποσά που δηλώνονται στη δήλωση φορολογίας εισοδήματος της επιχείρησης. Ο όμιλος SAIC αντιτάχθηκε σε οποιαδήποτε σκοπούμενη εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού.

(371) Η Επιτροπή έκρινε ότι, όπως διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια επιτόπιας επαλήθευσης, η απαλοιφή πληροφοριών που περιέχονταν σε έκθεση φοροτεχνικού υπαλλήλου για την έκπτωση δαπανών έρευνας και ανάπτυξης, οι οποίες κατέστησαν δυνατή μια πρόσθετη έκπτωση των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης, όπως συνέβη σε μία από τις οντότητες, δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρης συνεργασία. Εξαιτίας της μη παροχής των εν λόγω πληροφοριών, οι οποίες, κατά τους ισχυρισμούς, δεν αφορούσαν το υπό έρευνα προϊόν αλλά ήταν άμεσα διαθέσιμες στον όμιλο SAIC, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να αξιολογήσει την πτυχή της ιδιαιτερότητας του επίμαχου καθεστώτος μείωσης φόρου. Επομένως, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

3.3.3. *Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με τον όμιλο Geely*

(372) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η απουσία ορισμένων απαραίτητων πληροφοριών εμπόδισε την έρευνα, και συγκεκριμένα:

— διαπιστώθηκε ότι ένας προμηθευτής του ομίλου Geely θεωρήθηκε συνδεδεμένη εταιρεία κατά την έννοια του άρθρου 127 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής ([107]) και ότι η εν λόγω εταιρεία δεν είχε υποβάλει απάντηση στο ερωτηματολόγιο·

([107]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής, της 24ης Νοεμβρίου 2015, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 558).

— καμία από τις εταιρείες χρηματοδότησης του ομίλου Geely που άντλησαν κεφάλαια για τις οικείες δραστηριότητες στον τομέα των BEV μέσω κοινοπρακτικών δανείων, διμερών τραπεζικών διευκολύνσεων και τίτλων εξασφαλισμένων με στοιχεία ενεργητικού, συμπεριλαμβανομένων τίτλων εξασφαλισμένων με «πράσινα» στοιχεία ενεργητικού, δεν απάντησε πλήρως στο ερωτηματολόγιο·

— καμία από τις εταιρείες του ομίλου Geely δεν έδωσε πλήρεις πληροφορίες σχετικά με τη φύση των προγραμμάτων επιχορηγήσεων στο πλαίσιο των οποίων έλαβε στήριξη, όπως ζητήθηκε στο ερωτηματολόγιο·

— ο όμιλος Geely δεν ανέφερε όλα τα τρέχοντα και μελλοντικά έργα που συνδέονται με την παραγωγή BEV, όπως ζητήθηκε στο ερωτηματολόγιο·

— ορισμένοι πραγματικοί παραγωγοί BEV του ομίλου Geely δεν απάντησαν πλήρως στο ερωτηματολόγιο· αντίθετα, οι εν λόγω οντότητες απάντησαν αποκλειστικά σε σημεία που είχαν οριστεί για τους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής, στο πλαίσιο των οποίων δεν παρεχόταν μεγάλο μέρος των πληροφοριών που συνήθως αναμένονταν από τους παραγωγούς·

— ο όμιλος Geely δεν υπέβαλε επίσης το παράρτημα IV για τις τραπεζικές εξουσιοδοτήσεις στο πλαίσιο της απάντησής του στο ερωτηματολόγιο. Τέλος, ο όμιλος δεν υπέβαλε τις πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα χρήσης γης που κατείχαν οι οντότητες χαρτοφυλακίου σχετικά με έναν παραγωγό-εξαγωγέα του ομίλου.

(373) Ως εκ τούτου, στις 23 Απριλίου 2024 η Επιτροπή κοινοποίησε στον όμιλο Geely την πρόθεσή της να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις πληροφορίες που δεν υποβλήθηκαν. Η Επιτροπή κάλεσε την εταιρεία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.

(374) Στις 30 Απριλίου 2024 ο όμιλος Geely υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την πρόθεση της Επιτροπής να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τις πληροφορίες που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 372 και στην επιστολή της 23ης Απριλίου 2024.

(375) Πρώτον, ο όμιλος Geely ισχυρίστηκε ότι δεν μπορεί να του ζητείται να υποβάλει εμπιστευτικές πληροφορίες από μη συνδεδεμένο προμηθευτή, στον οποίο δεν μπορεί να δώσει οδηγίες, και, σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή έλαβε ευλόγως σχετικές πληροφορίες. Ο όμιλος Geely δεν είχε στην κυριότητά του τον εν λόγω προμηθευτή ούτε είχε εξουσία επί των δραστηριοτήτων και της διοίκησης του προμηθευτή του.

(376) Η Επιτροπή επισήμανε, ωστόσο, ότι ένας εν λόγω προμηθευτής και ο όμιλος Geely διαχειρίστηκαν από κοινού μια εταιρεία για την ανάπτυξη, την παραγωγή και την πώληση στοιχείων, συστοιχιών και πακέτων συσσωρευτών και, ως εκ τούτου, ήταν νομικά αναγνωρισμένοι επιχειρηματικοί εταίροι. Ως εκ τούτου, θεωρούνται συνδεδεμένες οντότητες κατά την έννοια του άρθρου 127 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής, το οποίο δικαιολογεί τη νομική υποχρέωση υποβολής απάντησης στο ερωτηματολόγιο για την επιδότηση ως συνδεδεμένο μέρος, σύμφωνα με τις οδηγίες του ερωτηματολογίου και την επακόλουθη αλληλογραφία. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός του ομίλου απορρίφθηκε.

(377) Δεύτερον, ο όμιλος Geely ισχυρίστηκε ότι δεν ήταν σε θέση να παράσχει περισσότερες πληροφορίες από εταιρείες χρηματοδότησης που άντλησαν κεφάλαια για τις δραστηριότητές του στον τομέα των BEV. Όλες οι οντότητες του ομίλου Geely που συμμετείχαν σε χρηματοδότηση σε σχέση με BEV υπέβαλαν τις απαιτούμενες απαντήσεις στα σημεία Α και Ε των αρχικών ερωτηματολογίων. Επίσης, ο όμιλος Geely ισχυρίστηκε ότι το αίτημα ήταν υπερβολικά ευρύ, δεν ήταν αρκετά ακριβές και δεν είχε άμεση σχέση με την έρευνα.

(378) Ωστόσο, μέσω δημόσια διαθέσιμων πηγών, η Επιτροπή εντόπισε ορισμένους τίτλους εξασφαλισμένους με στοιχεία ενεργητικού (συμπεριλαμβανομένων τίτλων εξασφαλισμένων με «πράσινα» στοιχεία ενεργητικού), για την περίοδο έρευνας (στο εξής: ΠΕ), που είχαν εκδοθεί από τουλάχιστον μία από τις εταιρείες του ομίλου Geely, για τους οποίους δεν είχαν παρασχεθεί πληροφορίες από τον όμιλο, ακόμη και μετά την αποστολή ειδικού αιτήματος, ενώ οι εξασφαλισμένοι με στοιχεία ενεργητικού τίτλοι ήταν ένα είδος ομολόγου για το οποίο είχαν ζητηθεί πληροφορίες στο αρχικό ερωτηματολόγιο. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός του ομίλου Geely απορρίφθηκε.

(379) Τρίτον, όσον αφορά την παροχή ολοκληρωμένων στοιχείων σχετικά με τη φύση των προγραμμάτων επιχορηγήσεων, ο όμιλος Geely εξήγησε ότι η φύση και η περιγραφή των προγραμμάτων επιχορηγήσεων μπορούσαν, σχεδόν σε κάθε περίπτωση, να προσδιοριστούν μέσω των τραπεζικών δελτίων που αφορούσαν τις επιμέρους καταβολές επιχορηγήσεων. Επιπρόσθετα, ο όμιλος Geely εξήγησε ότι δεν έχει στη διάθεσή του πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τα προγράμματα επιχορηγήσεων, συμπεριλαμβανομένης της νομικής βάσης, και ότι τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να ζητηθούν από την κινεζική κυβέρνηση.

(380) Η Επιτροπή επισήμανε ότι, με τη χρήση των περιορισμένων πληροφοριών που ήταν σε κάποιες περιπτώσεις διαθέσιμες στο τραπεζικό δελτίο, δεν ήταν σε θέση να προσδιορίσει τα υποκείμενα καθεστώτα επιδοτήσεων για τα προγράμματα επιχορηγήσεων σε σχέση με το υπό έρευνα προϊόν. Ταυτόχρονα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 300, η Επιτροπή επισήμανε ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε πληροφορίες σχετικά με τις ad hoc επιχορηγήσεις που χορηγήθηκαν στους ομίλους του δείγματος. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός του ομίλου απορρίφθηκε.

(381) Τέταρτον, όσον αφορά την απουσία υποβολής στοιχείων σχετικά με ορισμένα έργα που συνδέονται με την παραγωγή BEV, ο όμιλος Geely ήταν της άποψης ότι τα τρέχοντα και μελλοντικά έργα, όπως οι πιθανές κυκλοφορίες νέων αυτοκινήτων, δεν σχετίζονται με την περίοδο έρευνας και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας έρευνας. Ο όμιλος Geely τόνισε επίσης τον ιδιαίτερα εμπιστευτικό και ευαίσθητο για την αγορά χαρακτήρα των πληροφοριών αυτών.

(382) Η Επιτροπή επισήμανε ότι, στο αρχικό ερωτηματολόγιο, καθώς και κατά τη διάρκεια επιτόπιων επαληθεύσεων, ζητήθηκαν τα τρέχοντα και μελλοντικά έργα που συνδέονται με την παραγωγή BEV, δεδομένου ότι ορισμένα καθεστώτα επιδοτήσεων συνδέονται με τη μελλοντική παραγωγή BEV, ενώ η προβλεπόμενη αύξηση της ικανότητας παραγωγής BEV είναι σημαντική για τον προσδιορισμό του κινδύνου πρόκλησης ζημίας. Χωρίς αυτές τις ολοκληρωμένες πληροφορίες, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να προσδιορίσει όλα τα υποκείμενα καθεστώτα επιδοτήσεων σε σχέση με το υπό έρευνα προϊόν. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός του ομίλου απορρίφθηκε.

(383) Πέμπτον, όσον αφορά το γεγονός ότι οι πραγματικοί παραγωγοί BEV του ομίλου Geely δεν απάντησαν πλήρως στο ερωτηματολόγιο, ο όμιλος Geely δεν θεώρησε τις εταιρείες αυτές παραγωγούς BEV, δεδομένου ότι τα οχήματα που παράγουν εξακολουθούν να χρειάζεται να υποβληθούν σε σειρά επιθεωρήσεων και δοκιμών. Ο όμιλος Geely ανέφερε επίσης ότι έδωσε πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω εταιρείες, όπως ζήτησαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής.

(384) Η Επιτροπή επισήμανε ότι, ενώ οι εταιρείες έδωσαν τις ζητηθείσες πληροφορίες, η πολύ καθυστερημένη υποβολή των εν λόγω πληροφοριών την εμπόδισε να επαληθεύσει την πληρότητα και την ακρίβειά τους. Ειδικότερα, δεν ήταν σε θέση να επικυρώσει επαρκώς τις προμήθειες ορισμένων συντελεστών παραγωγής σε σχέση με τον όγκο και το κόστος παραγωγής των BEV, δεδομένου ότι οι πληροφορίες κόστους που παρείχαν οι εν λόγω εταιρείες δεν ήταν επαρκώς λεπτομερείς, όπως συνήθως ζητούνται από τις οντότητες παραγωγής στο ερωτηματολόγιο της Επιτροπής. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός του ομίλου απορρίφθηκε.

(385) Όσον αφορά την παροχή του παραρτήματος IV για τις τραπεζικές εξουσιοδοτήσεις, ο όμιλος Geely ισχυρίστηκε ότι υπέβαλε ενοποιημένη έκδοση των τραπεζικών εξουσιοδοτήσεων, κατά τον χρόνο υποβολής των αρχικών απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο. Η Επιτροπή επανήλθε στο έγγραφο που υποβλήθηκε και επιβεβαίωσε τη χρηστικότητά του.

(386) Τέλος, όσον αφορά την παροχή των πληροφοριών σχετικά με τα δικαιώματα χρήσης γης που αφορούν έναν παραγωγό-εξαγωγέα του ομίλου, ο όμιλος Geely ανέφερε ότι τα δικαιώματα χρήσης γης που σχετίζονταν με την έδρα δεν συνδέονταν με την παραγωγή και τις πωλήσεις BEV και ήταν άσχετα και άνευ σημασίας για την έρευνα.

(387) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η έδρα χρησιμοποιείται εν μέρει για τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τα BEV. Ως εκ τούτου, οι επιδοτήσεις που σχετίζονται με την εν λόγω έδρα θα πρέπει να κατανέμονται αναλογικά στις δραστηριότητες που σχετίζονται με τα BEV και λαμβάνουν χώρα εκεί, ενώ η δεν μπορεί να διαπιστώσει τη σημαντικότητα χωρίς να έχει στη διάθεσή της τις βασικές πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα χρήσης γης. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός του ομίλου απορρίφθηκε.

3.3.4. *Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού σε σχέση με τον όμιλο BYD*

(388) Στις 8 Δεκεμβρίου 2023 η Επιτροπή κοινοποίησε στον όμιλο BYD την πρόθεσή της να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις πληροφορίες που δεν προσκόμισε ο όμιλος BYD και κάλεσε την εταιρεία να υποβάλει παρατηρήσεις επ' αυτού. Ο όμιλος BYD υπέβαλε τις πληροφορίες που έλειπαν στις 15 Δεκεμβρίου 2023.

(389) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο όμιλος BYD δεν είχε γνωστοποιήσει τη σχέση του με (τουλάχιστον) δύο προμηθευτές πρώτων υλών που χρησιμοποιούνταν για την παραγωγή συσσωρευτών και ότι, ως εκ τούτου, οι εν λόγω εταιρείες δεν είχαν υποβάλει απάντηση στο ερωτηματολόγιο. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι και οι δύο προμηθευτές προμηθεύουν σημαντικές ποσότητες λιθίου, οι οποίες αντιπροσωπεύουν πάνω από το 1 % των συνολικών αγορών συντελεστών παραγωγής από τις εταιρείες που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο. Επιπλέον, δεν υποβλήθηκαν στην κινεζική κυβέρνηση πληροφορίες σχετικά με μη συνδεδεμένους προμηθευτές, παρά το γεγονός ότι το ερωτηματολόγιο για τις επιδοτήσεις περιείχε διατάξεις σχετικά με τη γνωστοποίηση των μη συνδεδεμένων προμηθευτών, ούτε παρασχέθηκε το παράρτημα IV για τις τραπεζικές εξουσιοδοτήσεις. Η Επιτροπή έκρινε ότι η απουσία των εν λόγω απαραίτητων πληροφοριών εμπόδισε την έρευνα και την πρόσβαση σε πληροφορίες για τα σχετικά καθεστώτα. Ως εκ τούτου, στις 24 Απριλίου 2024 η Επιτροπή κοινοποίησε στον όμιλο BYD την πρόθεσή της να εφαρμόσει το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού όσον αφορά τις πληροφορίες που δεν υποβλήθηκαν και κάλεσε την εταιρεία να υποβάλει παρατηρήσεις.

(390) Στις 30 Απριλίου 2024 ο όμιλος BYD υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την πρόθεση της Επιτροπής να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τις πληροφορίες που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 389.

(391) Πρώτον, ο όμιλος BYD ισχυρίστηκε ότι δεν υποβλήθηκαν πληροφορίες σχετικά με τους συνδεδεμένους προμηθευτές πρώτων υλών, διότι στο ερωτηματολόγιο αναφερόταν ότι μόνο οι συνδεδεμένες εταιρείες που συμμετέχουν στην «*παραγωγή πάγιων στοιχείων ενεργητικού ή συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιούνται στην παραγωγική διαδικασία του παραγωγού-εξαγωγέα, όπως των συντελεστών παραγωγής που αναφέρονται στο σημείο Ε-3-3 παρακάτω*», θα έπρεπε να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. Με βάση τα ανωτέρω, ο όμιλος BYD ισχυρίστηκε ότι ορισμένοι συντελεστές παραγωγής δεν χρησιμοποιούνταν στη διαδικασία παραγωγής του παραγωγού-εξαγωγέα, αλλά στη διαδικασία παραγωγής του παραγωγού συσσωρευτών προηγούμενου σταδίου.

(392) Επίσης, ο όμιλος BYD δήλωσε ότι είχε υποβάλει κατάλογο προμηθευτών στην κινεζική κυβέρνηση με βάση το ίδιο σκεπτικό (δηλαδή συνδεδεμένες εταιρείες που συμμετέχουν στην παραγωγή συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιούνται στη διαδικασία παραγωγής του παραγωγού-εξαγωγέα) και ότι, ως εκ τούτου, ορισμένοι από τους συντελεστές παραγωγής που αναφέρονται στο σημείο Ε-3-3 χρησιμοποιούνταν στη διαδικασία παραγωγής των παραγωγών συσσωρευτών και όχι στη διαδικασία παραγωγής του παραγωγού-εξαγωγέα.

(393) Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι, στις 17 Νοεμβρίου 2023, εξέδωσε σημείωμα για τον φάκελο με διευκρινίσεις σχετικά με τις συνδεδεμένες εταιρείες που κλήθηκαν να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο, προσθέτοντας ότι έπρεπε να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο οι συνδεδεμένες εταιρείες, «*είτε είναι συνδεδεμένες με παραγωγούς που πωλούν στην εγχώρια αγορά είτε με παραγωγούς που εξάγουν*», οι οποίες συμμετείχαν στην παραγωγή πάγιων στοιχείων ενεργητικού ή συντελεστών παραγωγής, συμπεριλαμβανομένων των πρώτων υλών, μερών ή κατασκευαστικών στοιχείων που καλύπτονται από το σημείο Ε-3-3 του ερωτηματολογίου και «*που χρησιμοποιούνται στη διαδικασία παραγωγής των μεταποιητικών φορέων*». Λαμβάνοντας υπόψη τις διευκρινίσεις που εξέδωσε η ίδια, η Επιτροπή έκρινε ότι η εταιρεία θα έπρεπε να είχε υποβάλει σαφείς και πλήρεις οδηγίες σχετικά με τη δομή της εταιρείας και τους προμηθευτές της, με αποτέλεσμα την υποβολή απάντησης στο ερωτηματολόγιο, ιδίως από τους προμηθευτές των πρώτων υλών που χρησιμοποιούνταν για την παραγωγή συσσωρευτών. Επίσης, λαμβανομένου υπόψη του επιπέδου κάθετης ολοκλήρωσης του ομίλου BYD, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν ήταν δυνατόν να θεωρηθεί ότι η διαδικασία παραγωγής συσσωρευτών είναι χωριστή από τη διαδικασία παραγωγής του παραγωγού-εξαγωγέα και μη συνδεδεμένη με αυτήν. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(394) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι, στο σημείο Ε-3-3β του ερωτηματολογίου, εξηγήθηκε σαφώς ότι θα έπρεπε να είχε υποβληθεί τόσο στην Επιτροπή όσο και στην κινεζική κυβέρνηση πλήρης κατάλογος με τις επωνυμίες και τα στοιχεία επικοινωνίας των προμηθευτών τεμαχίων και πρώτων υλών κατά την περίοδο έρευνας. Το ερωτηματολόγιο διευκρίνιζε επίσης ότι, εάν ο προμηθευτής δεν είναι συνδεδεμένη εταιρεία, έπρεπε να αναφέρεται «*ο αρχικός ανεξάρτητος προμηθευτής του εν λόγω υλικού*». Εκτός από τις προαναφερθείσες οδηγίες, η Επιτροπή επισήμανε ότι, στον κατάλογο των προμηθευτών που εστάλη στην κινεζική κυβέρνηση, η εταιρεία είχε ήδη συμπεριλάβει ορισμένα ονόματα συνδεδεμένων προμηθευτών πρώτων υλών που χρησιμοποιούνταν στην παραγωγή συσσωρευτών. Μολονότι η Επιτροπή αναγνώρισε ότι ο όμιλος BYD είχε υποβάλει κατάλογο προμηθευτών στην κινεζική κυβέρνηση, ο κατάλογος αυτός ήταν ελλιπής, δεδομένου ότι δεν περιλάμβανε κανέναν μη συνδεδεμένο προμηθευτή, όπως προσδιοριζόταν στο σημείο Ε-3-3β του ερωτηματολογίου, ούτε τους συνδεδεμένους προμηθευτές που εντόπισε η Επιτροπή. Η έλλειψη τέτοιων πληροφοριών εμπόδισε την έρευνα, καθώς δεν έδωσε στην κινεζική κυβέρνηση την ευκαιρία να επικοινωνήσει με τους εν λόγω προμηθευτές προηγούμενου σταδίου για να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή απέρριψε αυτόν τον ισχυρισμό.

(395) Ο όμιλος BYD ισχυρίστηκε ότι δεν υπέβαλε το παράρτημα IV σχετικά με τα έντυπα τραπεζικής έγκρισης, διότι θεώρησε ότι η Επιτροπή ήταν σε θέση να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που ζητήθηκαν εξετάζοντας τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις αντίστοιχες εταιρείες και ιδίως μέσω του κέντρου πληροφοριών πιστοληπτικής ικανότητας της People's Bank of China.

(396) Όπως αναφέρεται στην επιστολή της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2024, τα έντυπα τραπεζικής έγκρισης θεωρήθηκαν καίριας σημασίας για τη συλλογή πληροφοριών από την κινεζική κυβέρνηση σχετικά με τα αντίστοιχα καθεστώτα επιδοτήσεων. Τα έντυπα τραπεζικής έγκρισης ήταν απαραίτητα για τη λήψη εμπιστευτικών εταιρικών στοιχείων από τις διάφορες τράπεζες που χορήγησαν δάνεια στον όμιλο BYD, στοιχεία που ζητήθηκαν από την κινεζική κυβέρνηση. Χωρίς αυτά τα έντυπα, οι τράπεζες δεν ήταν σε θέση να παράσχουν τις πληροφορίες αυτές μέσω της κινεζικής κυβέρνησης στην Επιτροπή, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η έρευνα. Επομένως, ο ισχυρισμός του ομίλου BYD έπρεπε να απορριφθεί.

(397) Ο όμιλος BYD αμφισβήτησε το γεγονός ότι ένας από τους οικείους συνδεδεμένους προμηθευτές πρώτων υλών θα έπρεπε να είχε απαντήσει στο ερωτηματολόγιο. Ο όμιλος ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή χρησιμοποίησε εσφαλμένο παρονομαστή για τον υπολογισμό του ποσοστού της αξίας αγοράς και ότι η εταιρεία στην πραγματικότητα προμήθευε λιγότερο από το 1 % του συνόλου των αγορών των εταιρειών παραγωγής που υπέβαλαν απάντηση στο ερωτηματολόγιο. Ο όμιλος BYD αναφέρθηκε επίσης στο γεγονός ότι η Επιτροπή χορήγησε απαλλαγή στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής που αντιπροσώπευαν λιγότερο από το 1 % των αγορών των παραγωγών BEV. Επιπλέον, ο όμιλος αμφισβήτησε τη χρησιμότητα της απάντησης στο ερωτηματολόγιο, δεδομένου ότι ο εν λόγω προμηθευτής παρείχε μόνο μία πρώτη ύλη που χρησιμοποιούνταν έμμεσα για την παραγωγή συσσωρευτών.

(398) Η Επιτροπή παρατήρησε ότι το ποσοστό της αξίας αγοράς που ανέφερε η Επιτροπή στο παράρτημα της οικείας επιστολής βάσει του άρθρου 28 είχε υπολογιστεί από την ίδια την εταιρεία και συζητήθηκε με την αρμόδια για την υπόθεση ομάδα κατά τη διάρκεια της επαλήθευσης στις εγκαταστάσεις της εταιρείας. Οι πληροφορίες αυτές συμπεριλήφθηκαν επίσης στην έκθεση αποστολής που εστάλη στην εταιρεία. Επιπλέον, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι είχε χορηγήσει απαλλαγή στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής που προμήθευαν λιγότερο από το 1 % της αξίας αγοράς των παραγωγών BEV του ομίλου BYD. Ωστόσο, η απόφαση αυτή ελήφθη με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλε ο όμιλος για να τεκμηριώσει τα οικεία αιτήματα απαλλαγής. Η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν υποβλήθηκαν πληροφορίες σχετικά με τους συνδεδεμένους προμηθευτές πρώτων υλών κατά το στάδιο έναρξης της διαδικασίας και ότι, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν διέθετε τις απαραίτητες υποκείμενες πληροφορίες για να αξιολογήσει κατά πόσον οι συνδεδεμένοι προμηθευτές πρώτων υλών έπρεπε να υποβάλουν απάντηση. Κατά το στάδιο έναρξης της διαδικασίας, παρά τις σαφείς οδηγίες που παρέχονταν στο σημείο Ε-3-3 του ερωτηματολογίου, ο όμιλος BYD περιόρισε την εκ μέρους του γνωστοποίηση πληροφοριών σχετικά με τη διάρθρωση της εταιρείας μόνο στα μέρη και κατασκευαστικά στοιχεία που απαριθμούνταν στο πρώτο μέρος του σημείου Ε-3-3. Τέλος, η Επιτροπή τόνισε ότι η έλλειψη απάντησης στο ερωτηματολόγιο από τους συνδεδεμένους προμηθευτές πρώτων υλών εμπόδισε τις υπηρεσίες της Επιτροπής να αξιολογήσουν κατά πόσον οι προμηθευτές προηγούμενου σταδίου επωφελούνταν από επιδοτήσεις.

(399) Ο όμιλος BYD αμφισβήτησε το γεγονός ότι άλλος προμηθευτής προηγούμενου σταδίου θα έπρεπε να είχε απαντήσει στο ερωτηματολόγιο, βασιζόμενος στο ότι η συμμετοχή της BYD ήταν κάτω από 5 % κατά τη διάρκεια ενός μέρους της περιόδου έρευνας και, ως εκ τούτου, ο προμηθευτής δεν χαρακτηριζόταν συνδεδεμένο μέρος, και ότι η περιορισμένη συμμετοχή σήμαινε επίσης ότι οι πληροφορίες που ζητήθηκαν δεν βρίσκονταν στην κατοχή ή υπό τον έλεγχο του ομίλου BYD και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσαν να υποβληθούν απ' αυτόν.

(400) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατά τη διάρκεια ενός μέρους της περιόδου έρευνας, ο όμιλος BYD εξακολουθούσε να κατέχει ποσοστό άνω του 5 % του εν λόγω προμηθευτή προηγούμενου σταδίου και υπενθύμισε ότι η σχέση αυτή δεν γνωστοποιήθηκε στην αρχή της έρευνας, αλλά μόνο κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επισήμανσης ανεπαρκειών. Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της υφιστάμενης επιχειρηματικής σχέσης μεταξύ των δύο εταιρειών, τα δύο μέρη φαίνονται σαφώς συνδεδεμένα κατά την έννοια του άρθρου 127 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε. Η Επιτροπή επανέλαβε ότι, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία της προμήθειας της πρώτης ύλης για τη διαδικασία παραγωγής του ομίλου BYD, τον όγκο και την αξία της αγοράς της BYD από τον προμηθευτή προηγούμενου σταδίου, και παρά το γεγονός ότι η εν λόγω πρώτη ύλη είχε επίσης συμπεριληφθεί στο σημείο Ε-3-3 του ερωτηματολογίου, το οποίο προβλέπει ρητά την υποβολή απάντησης στο ερωτηματολόγιο από τους συνδεδεμένους προμηθευτές πρώτων υλών, η Επιτροπή έκρινε ότι ο όμιλος BYD συνεργάστηκε μόνο εν μέρει, αποκρύπτοντας σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη δομή του ομίλου και τους προμηθευτές του κατά την έναρξη της έρευνας. Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από το γεγονός ότι ο κατάλογος των αγορών από προμηθευτές υποβλήθηκε μόνο κατόπιν της πρώτης επιστολής βάσει του άρθρου 28 που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 388. Το άρθρο 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού προβλέπει ότι, όταν ένα ενδιαφερόμενο μέρος «*δεν παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες […] επιτρέπεται να συνάγονται προσωρινά ή τελικά συμπεράσματα, είτε καταφατικά είτε αποφατικά, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία*». Η έλλειψη απάντησης στο ερωτηματολόγιο από τους συνδεδεμένους προμηθευτές πρώτων υλών εμπόδισε τις υπηρεσίες της Επιτροπής να αξιολογήσουν αν προμηθευτές προηγούμενου σταδίου επωφελούνταν από επιδοτήσεις και αν η τιμή αγοράς ενός από τους κύριους συντελεστές που χρησιμοποιούνταν για την παραγωγή συσσωρευτών θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι τηρεί την αρχή του πλήρους ανταγωνισμού.

3.3.5. *Παρατηρήσεις που υπέβαλε η κινεζική κυβέρνηση σχετικά με την προβλεπόμενη εφαρμογή του άρθρου 28 στους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος*

(401) Στις 30 Απριλίου 2024 η κινεζική κυβέρνηση υπέβαλε παρατηρήσεις με τις οποίες αμφισβήτησε την προβλεπόμενη εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού από την Επιτροπή και την εξαγωγή των πορισμάτων της με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία για συγκεκριμένες πτυχές που αφορούν τρεις παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος.

(402) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή όχι μόνο «*δεν διόρθωσε την παράνομη προσέγγισή της σε διάφορα διαδικαστικά και ουσιαστικά ζητήματα της παρούσας υπόθεσης, αλλά και παράβλεψε την πολυπλοκότητα των εμπλεκόμενων κλάδων παραγωγής, τον μεγάλο αριθμό εταιρειών που αποτελούν μέρος των παραγωγών-εξαγωγών του δείγματος που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο στην υπόθεση, την πολυπλοκότητα των εικαζόμενων προγραμμάτων και το εξαιρετικά αυστηρό χρονοδιάγραμμα που έχει καθορίσει η Επιτροπή για την υποβολή του αδικαιολόγητα τεράστιου όγκου πληροφοριών που ζητήθηκαν από τις εταιρείες*». Στο πλαίσιο αυτό, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή παραβίαζε τους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) και τον βασικό κανονισμό της ΕΕ σε διάφορα σημεία.

(403) Ομοίως προς τους ισχυρισμούς του ομίλου SAIC (βλ. ανωτέρω αιτιολογικές σκέψεις 323 έως 328), η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού από την Επιτροπή στερούνταν επαρκής νομικής βάσης και δεν ήταν σύμφωνη με τους σχετικούς κανόνες του ΠΟΕ. Η κινεζική κυβέρνηση αναφέρθηκε σε αιτήματα για την παροχή πληροφοριών που δεν θεωρούνταν «*απαραίτητες*» για τον προσδιορισμό των εικαζόμενων επιδοτήσεων και, ιδίως, για τον υπολογισμό του οφέλους. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί αυτοί, οι οποίοι εξετάστηκαν ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 323 έως 328, απορρίφθηκαν.

(404) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή αύξησε αδικαιολόγητα την επιβάρυνση για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς στην έρευνα με τους εξής τρόπους: α) με τη διεύρυνση του πεδίου των συνδεδεμένων εταιρειών που όφειλαν να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο, β) με την επέκταση του πεδίου των εικαζόμενων επιδοτήσεων που αποτελούσαν αντικείμενο της έρευνας και των πληροφοριών που ζητούνταν, και με τη συνεχή τροποποίηση ή συμπλήρωση των πληροφοριών που ζητούνταν, και γ) με την επιβολή πολύ σύντομων προθεσμιών, ενώ παράλληλα ζητούσε υπερβολικά μεγάλο όγκο πληροφοριών. Παρόλο που η κινεζική κυβέρνηση αναγνώρισε ότι, σε αρκετές περιπτώσεις, οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος δεν είχαν παράσχει τις ζητούμενες πληροφορίες, ισχυρίστηκε ότι αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι η Επιτροπή τους επέβαλε υπερβολική επιβάρυνση. Τέλος, η κινεζική κυβέρνηση δήλωσε ότι η «*διαπίστωση της Επιτροπής ότι οι επιχειρήσεις του δείγματος δεν συνεργάστηκαν κατά την έρευνα είναι προφανώς αντίθετη προς την αρχή της δίκαιης και αντικειμενικής έρευνας που προβλέπεται στους κανόνες του ΠΟΕ και στον βασικό κανονισμό της ΕΕ κατά των επιδοτήσεων*».

(405) Μολονότι αναγνωρίζει ότι οι τρεις παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος είχαν συνεργαστεί σε διαφορετικό βαθμό, η Επιτροπή επισήμανε ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν έλαβε υπόψη ορισμένα στοιχεία, όπως:

— τα πολυάριθμα αιτήματα παράτασης των προθεσμιών που έγιναν δεκτά από την Επιτροπή για την ελάφρυνση της εικαζόμενης επιβάρυνσης των συνεργαζόμενων μερών·

— το επιχείρημα της «εμπιστευτικότητας» και του «επιχειρηματικού απορρήτου», το οποίο, κατά τους ισχυρισμούς, εμπόδισε τους τρεις παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος να παράσχουν πλήρεις πληροφορίες. Ειδικότερα, όλοι οι όμιλοι αρχικά αρνήθηκαν να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με το κόστος παραγωγής, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να στερηθεί καίριες πληροφορίες σχετικά με τους συντελεστές παραγωγής, οι οποίες θα επέτρεπαν την καλύτερη κατανόηση της διάρθρωσης του κόστους και τον προσδιορισμό των κύριων συντελεστών παραγωγής που αφορούν τα BEV·

— η άρνηση συνεργασίας από ορισμένους συνδεδεμένους προμηθευτές (όπως επισημαίνεται στο σημείο 3.3.2.2 ανωτέρω)·

— η παροχή ελλιπών βασικών πληροφοριών χωρίς καμία αιτιολόγηση (όπως επισημαίνεται στο σημείο 3.3.2.3 ανωτέρω).

(406) Η Επιτροπή αναγκάστηκε να αποστείλει πολλές επιστολές σχετικά με την ανεπάρκεια των στοιχείων στους τρεις παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος, καλώντας τους να παράσχουν τις πληροφορίες που είχαν αρχικά ζητηθεί, επιδίωξε επίσης να ικανοποιήσει όσο το δυνατόν περισσότερο το αίτημά τους για παρατάσεις της προθεσμίας και, μάλιστα, συμφώνησε να λάβει υπόψη πληροφορίες που παρασχέθηκαν μετά τις επιτόπιες επαληθεύσεις, δίνοντας τη δυνατότητα στους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος να συμπληρώσουν τις πληροφορίες που έπρεπε να υποβάλουν. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, σε αρκετές περιπτώσεις, οντότητες που ανήκαν σε έναν από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος αρνήθηκαν εσκεμμένα την πρόσβαση της ομάδας έρευνας της Επιτροπής στις πληροφορίες. Ως εκ τούτου, απορρίφθηκε ο ισχυρισμός σχετικά με την υπερβολική αδικαιολόγητη επιβάρυνση των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος που τους εμπόδισε να συνεργαστούν.

3.4. Επιδοτήσεις και προγράμματα επιδοτήσεων για τα οποία η Επιτροπή καταλήγει σε πορίσματα στην τρέχουσα έρευνα

(407) Με βάση τις πληροφορίες που περιέχονται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, την ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας καθώς και τις απαντήσεις στα ερωτηματολόγια της Επιτροπής, ερευνήθηκαν οι ακόλουθες επιδοτήσεις της κινεζικής κυβέρνησης:

— Παροχή προτιμησιακής χρηματοδότησης και κατευθυνόμενων πιστώσεων από κρατικές τράπεζες πολιτικής και κρατικές εμπορικές τράπεζες (π.χ. χορήγηση δανείων βάσει πολιτικών, πιστωτικές γραμμές, τραπεζικές συναλλαγματικές, χρηματοδότηση εξαγωγών)

— Προγράμματα επιχορηγήσεων

— Άμεσες επιχορηγήσεις σε παραγωγούς BEV και άλλα σχετικά προγράμματα στήριξης με τη μορφή πιστωτικών μέτρων υπέρ των παραγωγών BEV

— Επιχορηγήσεις στους τομείς της τεχνολογίας, της καινοτομίας και της έρευνας και ανάπτυξης

— Επενδύσεις μετοχικού κεφαλαίου οι οποίες χρηματοδοτούνται από το κράτος ή για τις οποίες παρέχονται με άλλον τρόπο κίνητρα από την κυβέρνηση

— Παροχή αγαθών και υπηρεσιών από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

— Παροχή δικαιωμάτων χρήσης γης από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

— Προμήθεια συσσωρευτών και των πρώτων υλών τους (συγκεκριμένα, φωσφορικού άλατος λιθίου-σιδήρου) από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

— Διαφυγόντα έσοδα μέσω προγραμμάτων φοροαπαλλαγών και μειώσεων φόρου

— Μείωση φόρου εισοδήματος επιχειρήσεων για επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας

— Προτιμησιακή έκπτωση των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης προ φόρου

— Απαλλαγές ΦΠΑ και επιστροφές εισαγωγικών δασμών για τη χρήση εισαγόμενου εξοπλισμού και τεχνολογίας, και επιστροφές ΦΠΑ στον εγχώρια παραγόμενο εξοπλισμό

— Απαλλαγή από τους φόρους ακίνητης περιουσίας και χρήσης γης,

— Απαλλαγή από τον φόρο κατανάλωσης, απαλλαγή από το τέλος πινακίδας κυκλοφορίας και άλλες χρηματικές επιδοτήσεις για τους παραγωγούς BEV

— Ταχύτερη απόσβεση οργάνων και εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας για την ανάπτυξη και την παραγωγή υψηλής τεχνολογίας

— Απαλλαγή από την καταβολή μερισμάτων σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις εγκατεστημένες στη χώρα

— Μείωση της παρακράτησης φόρου για μερίσματα από κινεζικές επιχειρήσεις στις οποίες συμμετέχουν ξένα κεφάλαια προς τις μη κινεζικές μητρικές εταιρείες τους

— Εκπτώσεις εξαγωγικών δασμών

3.5. Προτιμησιακή χρηματοδότηση

3.5.1. *Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που παρέχουν προτιμησιακή χρηματοδότηση*

(408) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τους τρεις ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος, τουλάχιστον 37 χρηματοπιστωτικά ιδρύματα εγκατεστημένα εντός της ΛΔΚ είχαν χορηγήσει χρηματοδότηση στους εν λόγω ομίλους σύμφωνα με τον κινεζικό νόμο για τις τράπεζες. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 256, η κινεζική κυβέρνηση δεν διαβίβασε τα ερωτηματολόγια στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και δεν παρέσχε πληροφορίες σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που χορήγησαν δάνεια στις εταιρείες του δείγματος. Μόνο μία κρατική τράπεζα συμπλήρωσε το ειδικό ερωτηματολόγιο, παρά το αίτημα προς την κινεζική κυβέρνηση το οποίο αφορούσε όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που είχαν χορηγήσει δάνεια στις εταιρείες του δείγματος. Ως εκ τούτου, σ' αυτή τη βάση, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να προσδιορίσει αν ήταν κρατικά ή ιδιωτικά.

3.5.1.1. Κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που ενεργούν ως δημόσιοι οργανισμοί

Νομικό κριτήριο

(409) Η Επιτροπή εξακρίβωσε αν οι κρατικές τράπεζες ενεργούσαν ως δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 3 και του άρθρου 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Σύμφωνα με τη σχετική νομολογία του ΠΟΕ ([108]), δημόσιος οργανισμός είναι μια οντότητα που «κατέχει, ασκεί ή είναι επιφορτισμένη με κρατική εξουσία». Η έρευνα σχετικά με τον χαρακτήρα δημόσιου οργανισμού πρέπει να διεξάγεται κατά περίπτωση, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των «βασικών χαρακτηριστικών και των λειτουργιών της σχετικής οντότητας», της «σχέσης της εν λόγω οντότητας με την κυβέρνηση» και του «νομικού και οικονομικού περιβάλλοντος που επικρατεί στη χώρα στην οποία δραστηριοποιείται η υπό έρευνα οντότητα». Ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις κάθε περίπτωσης, στα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία μπορούν να περιλαμβάνονται τα εξής: i) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι «μια οντότητα ασκεί πράγματι κρατικές λειτουργίες», ιδίως όταν τα στοιχεία αυτά «συνηγορούν υπέρ μιας διαρκούς και συστηματικής πρακτικής»· ii) αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με «το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο των κυβερνητικών πολιτικών που σχετίζονται με τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται η υπό έρευνα οντότητα»· και iii) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι μια κυβέρνηση ασκεί «ουσιαστικό έλεγχο σε μια οντότητα και στη συμπεριφορά της». Κατά τη διεξαγωγή έρευνας σχετικά με τον χαρακτήρα δημόσιου οργανισμού, η ερευνητική αρχή πρέπει να «αξιολογεί και να λαμβάνει δεόντως υπόψη όλα τα σχετικά χαρακτηριστικά της οντότητας» και να εξετάζει όλα τα είδη αποδεικτικών στοιχείων που ενδέχεται να είναι συναφή για την εν λόγω αξιολόγηση· στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να μην «εστιάζει αποκλειστικά ή αδικαιολόγητα σε οποιοδήποτε μεμονωμένο χαρακτηριστικό, χωρίς να λαμβάνει δεόντως υπόψη άλλα που ενδέχεται να είναι σημαντικά».

(410) Ειδικότερα, η νομολογία του ΠΟΕ διευκρίνισε ότι ([109]): «*Αυτό που έχει σημασία είναι κατά πόσον μια οντότητα διαθέτει εξουσία να ασκεί κρατικές λειτουργίες, παρά ο τρόπος με τον οποίον το πράττει. Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τρόποι με τους οποίους μια κυβέρνηση με τη στενή έννοια του όρου μπορεί να εκχωρήσει εξουσία σε οντότητες. Αντίστοιχα, υπάρχουν διάφορα είδη αποδεικτικών στοιχείων με τα οποία μπορεί να καταδειχθεί ότι οι εξουσίες αυτές έχουν εκχωρηθεί σε μια συγκεκριμένη οντότητα. Τυχόν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι μια οντότητα ασκεί πράγματι κρατικές λειτουργίες μπορεί να χρησιμεύσουν ως απόδειξη ότι διαθέτει ή ότι της είχε εκχωρηθεί κρατική εξουσία, ιδίως δε όταν τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία υποδηλώνουν διαρκή και συστηματική πρακτική. Συνάγεται, κατά την άποψή μας, ότι τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η κυβέρνηση ασκεί ουσιαστικό έλεγχο σε μια οντότητα και στη συμπεριφορά της μπορούν να χρησιμεύσουν, σε ορισμένες περιπτώσεις, ως απόδειξη ότι η σχετική οντότητα κατέχει κρατική εξουσία και ασκεί την εν λόγω εξουσία κατά την εκτέλεση κρατικών λειτουργιών. Ωστόσο, επισημαίνουμε ότι, εκτός από τη ρητή εκχώρηση εξουσίας με νομική πράξη, η ύπαρξη επίσημων δεσμών μεταξύ μιας οντότητας και της κυβέρνησης με τη στενή έννοια του όρου είναι ελάχιστα πιθανό να τεκμηριώσει από μόνη της την αναγκαία κατοχή κρατικής εξουσίας. Επομένως, για παράδειγμα, αυτό καθαυτό το γεγονός ότι μια κυβέρνηση είναι ο πλειοψηφικός μέτοχος μιας οντότητας δεν αποδεικνύει ότι η κυβέρνηση ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στη συμπεριφορά της εν λόγω οντότητας, πολύ λιγότερο δε ότι η κυβέρνηση έχει εκχωρήσει στην εν λόγω οντότητα κρατική εξουσία. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, εάν από τα στοιχεία προκύπτει ότι οι επίσημες ενδείξεις κρατικού ελέγχου είναι πολλαπλές και εάν υπάρχουν επίσης στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο έλεγχος αυτός ασκείται με ουσιαστικό τρόπο, τότε τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία μπορούν να οδηγήσουν στο συμπέρασμα ότι η οικεία οντότητα ασκεί κρατική εξουσία.*».

(411) Προκειμένου να χαρακτηριστεί ορθά μια οντότητα ως δημόσιος οργανισμός σε συγκεκριμένη περίπτωση, μπορεί να έχει σημασία να εξεταστεί «*αν οι λειτουργίες ή η συμπεριφορά [της οντότητας] είναι τέτοιες που χαρακτηρίζονται, κατά κανόνα, κρατικές στην έννομη τάξη του οικείου μέλους*» ([110]), καθώς και ο χαρακτηρισμός και οι λειτουργίες των οντοτήτων στο πλαίσιο των μελών του ΠΟΕ εν γένει. Επομένως, το αν οι λειτουργίες ή η συμπεριφορά είναι τέτοιες που χαρακτηρίζονται, κατά κανόνα, κρατικές στην έννομη τάξη του οικείου μέλους μπορεί να αποτελέσει κρίσιμη παράμετρο για να καθοριστεί αν μια συγκεκριμένη οντότητα είναι δημόσιος οργανισμός ή όχι.

(412) Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τρόποι με τους οποίους μια κυβέρνηση με τη στενή έννοια του όρου μπορεί να εκχωρήσει εξουσία σε οντότητες. Αντίστοιχα, υπάρχουν διάφορα είδη αποδεικτικών στοιχείων με τα οποία μπορεί να καταδειχθεί ότι οι εξουσίες αυτές έχουν εκχωρηθεί σε συγκεκριμένη οντότητα. Τυχόν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι μια οντότητα ασκεί πράγματι κρατικές λειτουργίες μπορεί να χρησιμεύσουν ως απόδειξη ότι διαθέτει ή ότι της είχε εκχωρηθεί κρατική εξουσία, ιδίως δε όταν τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία συνηγορούν υπέρ μιας διαρκούς και συστηματικής πρακτικής.

([108]) WT/DS379/AB/R, US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China (ΗΠΑ — Δασμοί αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί για ορισμένα προϊόντα από την Κίνα), έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου της 11ης Μαρτίου 2011, DS 379, σημείο 318. Βλ. επίσης WT/DS436/AB/R [ΗΠΑ — Ανθρακοχάλυβας (Ινδία)], έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, της 8ης Δεκεμβρίου 2014, σημεία 4.9-4.10 και 4.17-4.20] και WT/DS437/AB/R (Ηνωμένες Πολιτείες — Μέτρα αντισταθμιστικών δασμών σε ορισμένα προϊόντα από την Κίνα), έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, της 18ης Δεκεμβρίου 2014, σημείο 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R, US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China (ΗΠΑ — Δασμοί αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί για ορισμένα προϊόντα από την Κίνα), έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου της 11ης Μαρτίου 2011, DS 379, σημείο 318. Βλ. επίσης WT/DS436/AB/R [ΗΠΑ — Ανθρακοχάλυβας (Ινδία)], έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου της 8ης Δεκεμβρίου 2014, σημεία 4.9 - 4.10 και 4.17 - 4.20, και WT/DS437/AB/R (ΗΠΑ — Μέτρα αντισταθμιστικών δασμών σε ορισμένα προϊόντα από την Κίνα), έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου της 18ης Δεκεμβρίου 2014, σημείο 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (*ΗΠΑ — Δασμοί αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί για ορισμένα προϊόντα από την Κίνα*), έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου της 11ης Μαρτίου 2011, DS 379, σημείο 297.

(413) Σε ορισμένες περιπτώσεις, στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η κυβέρνηση ασκεί ουσιαστικό έλεγχο σε μια οντότητα και στη συμπεριφορά της μπορούν να χρησιμεύσουν ως απόδειξη ότι η σχετική οντότητα κατέχει κρατική εξουσία και ασκεί την εν λόγω εξουσία κατά την εκτέλεση κρατικών λειτουργιών. Πράγματι, η κρατική ιδιοκτησία μιας οντότητας, αν και δεν αποτελεί καθοριστικό κριτήριο, μπορεί να χρησιμεύσει, σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία, ως αποδεικτικό στοιχείο. Ωστόσο, η ύπαρξη απλώς και μόνο τυπικών δεσμών μεταξύ μιας οντότητας και της κυβέρνησης με τη στενή έννοια είναι ελάχιστα πιθανό να αρκεί για να αποδειχθεί κρατική εξουσία. Έτσι, για παράδειγμα, αυτό καθαυτό το γεγονός ότι μια κυβέρνηση είναι ο πλειοψηφικός μέτοχος μιας οντότητας δεν αποδεικνύει ότι η κυβέρνηση ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στη συμπεριφορά της εν λόγω οντότητας, πολύ λιγότερο ότι η κυβέρνηση έχει εκχωρήσει στην εν λόγω οντότητα κρατική εξουσία. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, εάν από τα στοιχεία προκύπτει ότι οι επίσημες ενδείξεις κρατικού ελέγχου είναι πολλαπλές και υπάρχουν επίσης στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο έλεγχος αυτός ασκείται με ουσιαστικό τρόπο, τότε αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία μπορούν να οδηγήσουν στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω οντότητα ασκεί κρατική εξουσία.

(414) Η έρευνα σχετικά με το χαρακτήρα δημόσιου οργανισμού δεν επικεντρώνεται στο κατά πόσον η συμπεριφορά που φέρεται να συνεπάγεται χρηματοδοτική συνεισφορά συνδέεται λογικά με μια προσδιορισμένη «κρατική λειτουργία». Στο πλαίσιο αυτό, το νομικό κριτήριο για τον προσδιορισμό των δημόσιων οργανισμών σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ δεν προβλέπει σύνδεση συγκεκριμένου βαθμού ή φύσης που πρέπει κατ' ανάγκη να διαπιστωθεί μεταξύ μιας προσδιορισμένης κρατικής λειτουργίας και της συγκεκριμένης επίμαχης χρηματοδοτικής συνεισφοράς. Αντιθέτως, η σχετική έρευνα εστιάζεται στο κατά πόσον η οντότητα επιδεικνύει τη συμπεριφορά αυτή, στα βασικά χαρακτηριστικά της και στη σχέση της με την κυβέρνηση. Αυτή η εστίαση στην οντότητα, σε αντίθεση με τη συμπεριφορά που εικάζεται ότι οδήγησε σε χρηματοδοτική συνεισφορά, συμφωνεί με το γεγονός ότι μια «κυβέρνηση» (με τη στενή έννοια) και ένας «δημόσιος οργανισμός» έχουν «έως έναν βαθμό κοινά στοιχεία, ή τα ουσιώδη χαρακτηριστικά τους αλληλεπικαλύπτονται» — δηλαδή και οι δύο έχουν «κρατικό» χαρακτήρα.

(415) Η φύση της συμπεριφοράς ή της πρακτικής μιας οντότητας μπορεί ασφαλώς να αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο στο πλαίσιο έρευνας σχετικά με τον χαρακτήρα δημόσιου οργανισμού. Πράγματι, η συμπεριφορά μιας οντότητας —ιδίως όταν συνηγορεί υπέρ μιας «διαρκούς και συστηματικής πρακτικής»— αποτελεί ένα από τα διάφορα είδη αποδεικτικών στοιχείων τα οποία, ανάλογα με τις περιστάσεις κάθε έρευνας, μπορούν να φωτίσουν τα βασικά χαρακτηριστικά μιας οντότητας και τη σχέση της με την κυβέρνηση με τη στενή έννοια. Ωστόσο, σκοπός της αξιολόγησης των εν λόγω αποδεικτικών στοιχείων είναι να απαντηθεί το κεντρικό ερώτημα του κατά πόσον η ίδια η οντότητα διαθέτει τα βασικά χαρακτηριστικά και τις λειτουργίες ώστε να χαρακτηριστεί δημόσιος οργανισμός. Για παράδειγμα, στην υπόθεση DS379 τα στοιχεία που ήταν σημαντικά για την αξιολόγηση του κατά πόσον μια οντότητα είναι δημόσιος οργανισμός στο πλαίσιο των κινεζικών κρατικών εμπορικών τραπεζών (στο εξής: ΚΕΤ) περιλάμβαναν πληροφορίες από τις οποίες προέκυπτε ότι: i) «[τ]α διευθυντικά στελέχη των κεντρικών γραφείων των ΚΕΤ διορίζονται από την κυβέρνηση και το [ΚΚΚ] διατηρεί σημαντική επιρροή στην επιλογή τους»· και ii) οι ΚΕΤ «εξακολουθούν να μη διαθέτουν επαρκείς δεξιότητες διαχείρισης κινδύνου και ανάλυσης». Τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία δεν περιορίζονταν στη δανειοδοτική δραστηριότητα των ΚΕΤ αυτή καθαυτή, αλλά αφορούσαν και τα οργανωτικά χαρακτηριστικά τους, τις αλυσίδες της εξουσίας λήψης αποφάσεων και τη συνολική σχέση τους με την κινεζική κυβέρνηση. Ως εκ τούτου, στην υπόθεση DS379 το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο του ΠΟΕ επισήμανε ότι, παρότι το Υπουργείο Εμπορίου των ΗΠΑ πράγματι έλαβε υπόψη στοιχεία σχετικά με τη συμπεριφορά των ΚΕΤ [«χορήγηση δανείων»], το έπραξε στο πλαίσιο της έρευνάς του σχετικά με τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών των οντοτήτων και τη σχέση τους με την κινεζική κυβέρνηση. Οι εν λόγω ΚΕΤ ασκούσαν κρατικές λειτουργίες για λογαριασμό της κινεζικής κυβέρνησης.

(416) Επιπλέον, το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο απέδωσε επίσης σημασία στο γεγονός ότι η εν λόγω κυβέρνηση δεν συνεργάστηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας. Πράγματι, στην υπόθεση DS379 το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο επιβεβαίωσε τη διαπίστωση του Υπουργείου Εμπορίου των ΗΠΑ ότι οι ΚΕΤ στην έρευνα για τα φύλλα χαρτιού χωρίς επικάλυψη αποτελούσαν «δημόσιους οργανισμούς» για τους ακόλουθους λόγους: i) σχεδόν πλήρης κρατική ιδιοκτησία του τραπεζικού τομέα στην Κίνα· ii) το άρθρο 34 του νόμου για την εμπορική τραπεζική ορίζει ότι οι τράπεζες πρέπει να «*ασκούν τις δραστηριότητες δανεισμού τους με βάση τις ανάγκες της εθνικής οικονομίας και της κοινωνικής ανάπτυξης και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις των δημόσιων βιομηχανικών πολιτικών*»· iii) καταγεγραμμένα στοιχεία δείχνουν ότι οι ΚΕΤ εξακολουθούν να μη διαθέτουν επαρκείς δεξιότητες διαχείρισης κινδύνου και ανάλυσης· και iv) το γεγονός ότι «*κατά τη διάρκεια της [εν λόγω] έρευνας, το [Υπουργείο Εμπορίου των ΗΠΑ] δεν έλαβε τα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία για να τεκμηριώσει με ολοκληρωμένο τρόπο τη διαδικασία με την οποία ζητούνταν, χορηγούνταν και αξιολογούνταν τα δάνεια στον κλάδο της χαρτοποιίας*» ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (*ΗΠΑ — Δασμοί αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί για ορισμένα προϊόντα από την Κίνα*), έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου της 11ης Μαρτίου 2011, DS 379, σημείο 349.

(417) Προκειμένου να καθοριστεί αν οι κρατικές τράπεζες διαθέτουν, ασκούν ή είναι επιφορτισμένες με κρατική εξουσία, η Επιτροπή έλαβε δεόντως υπόψη τα βασικά χαρακτηριστικά και τις λειτουργίες των τραπεζών, τη σχέση τους με την κυβέρνηση και το νομικό και οικονομικό περιβάλλον που επικρατεί στη χώρα στην οποία δραστηριοποιείται η υπό έρευνα οντότητα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή αναζήτησε πληροφορίες σχετικά με την κρατική ιδιοκτησία καθώς και επίσημες ενδείξεις κρατικού ελέγχου στις κρατικές τράπεζες. Ανέλυσε επίσης αν ο έλεγχος είχε ασκηθεί με ουσιαστικό τρόπο, δεδομένου του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί εν μέρει στα διαθέσιμα στοιχεία, λόγω, μεταξύ άλλων, της άρνησης της κινεζικής κυβέρνησης και των κρατικών τραπεζών να παράσχουν αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη διαδικασία λήψης αποφάσεων που είχε οδηγήσει στην προτιμησιακή δανειοδότηση, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 255 έως 265.

(418) Για τη διεξαγωγή της εν λόγω ανάλυσης, η Επιτροπή εξέτασε καταρχάς τα στοιχεία από την κρατική τράπεζα που είχε συμπληρώσει το ειδικό ερωτηματολόγιο.

3.5.1.2. Μερικώς συνεργασθέντα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

(419) Μόνο μία κρατική τράπεζα, συγκεκριμένα η τράπεζα EXIM, απάντησε στο ερωτηματολόγιο. Σε προηγούμενες έρευνες κατά των επιδοτήσεων ([112]), η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα ότι η τράπεζα EXIM είναι δημόσιος οργανισμός. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ένας τέτοιος χαρακτηρισμός φαίνεται να είναι έγκυρος, όπως προκύπτει από την ανάλυση που ακολουθεί.

3.5.1.3. Βασικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες των κρατικών τραπεζών

(420) Ο κινεζικός τραπεζικός τομέας κυριαρχείται από κρατικές τράπεζες, με βάση τις ειδικές πρωταρχικές λειτουργίες τους που συνήθως αναφέρονται ως ΚΕΤ ή κρατικές τράπεζες πολιτικής (βλ. αιτιολογική σκέψη 407).

(421) Δεδομένου ότι το κράτος διατηρεί τον έλεγχο επί των κρατικών τραπεζών μέσω πολλαπλών διαύλων —πέραν της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο (που αναλύεται στο σημείο 3.5.1.4), διασφαλίζει επίσης την παρουσία των κομματικών δομών και την επιρροή τους στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και επιβάλλει ορισμένα είδη εμπορικής συμπεριφοράς των τραπεζών μέσω ρυθμιστικών μέτρων (βλ. σημείο 3.5.1.5)—, είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει τους πόρους του χρηματοπιστωτικού τομέα για την επίτευξη των στόχων πολιτικής του (βλ. επίσης αιτιολογικές σκέψεις 203 – 205), συμπεριλαμβανομένου του πρωταρχικού στόχου για την «*προώθηση της ανάπτυξης της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς*», όπως ορίζεται στο άρθρο 1 του νόμου για τις τράπεζες (βλ. σημείο 3.5.1.5 για λεπτομερέστερη ανάλυση του νόμου για τις τράπεζες).

(422) Ως εκ τούτου, οι βασικές λειτουργίες των τραπεζικών ιδρυμάτων, ιδίως οι δανειοδοτικές πολιτικές τους, διαμορφώνονται για να εξυπηρετούν σκοπούς πολιτικής, οι δε οικονομικές επιδόσεις των τραπεζών υπόκεινται στις απαιτήσεις των βιομηχανικών πολιτικών της κινεζικής κυβέρνησης. Το εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο και η θεσμική διάρθρωση διασφαλίζουν εν προκειμένω ότι, όταν η κινεζική κυβέρνηση προσδιορίζει οικονομικές προτεραιότητες, για παράδειγμα την ανάπτυξη του τομέα των BEV, τα απαιτούμενα κεφάλαια διοχετεύονται κατά προτεραιότητα σε αντίστοιχα έργα μέσω του χρηματοπιστωτικού τομέα. Κατά συνέπεια, οι κρατικές τράπεζες πράγματι εκτελούν κρατικές λειτουργίες, στον βαθμό που απαιτείται τα βασικά διοικητικά τους στελέχη να πρόσκεινται στο ΚΚΚ —και, ως εκ τούτου, να είναι πιστά πρωτίστως στο Κόμμα— και οι κύριες επιχειρηματικές δραστηριότητές τους πρέπει να ασκούνται λαμβανομένων δεόντως υπόψη των στόχων πολιτικής τους οποίους θέτουν οι κυβερνητικές αρχές.

3.5.1.4. Ιδιοκτησία, επίσημες ενδείξεις και άσκηση ελέγχου από την κινεζική κυβέρνηση

(423) Όσον αφορά τις κρατικές τράπεζες πολιτικής, ελλείψει κατάλληλης απάντησης όσον αφορά τον κύριο μέτοχο της τράπεζας EXIM (βλ. αιτιολογική σκέψη 261), η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία. Φάνηκε ότι η Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. είναι εξ ολοκλήρου θυγατρική της κρατικής διοικητικής αρχής συναλλάγματος της Κίνας, η οποία, με τη σειρά της, ανήκει κατά 100 % στο κράτος μέσω της People's Bank of China. Στη βάση αυτή, και με βάση τις πληροφορίες που έλαβε από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η κινεζική κυβέρνηση κατείχε, άμεσα ή έμμεσα, το 100 % των μετοχών του εν λόγω χρηματοπιστωτικού ιδρύματος.

(424) Όσον αφορά τις επίσημες ενδείξεις κυβερνητικού ελέγχου της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας, η Επιτροπή χαρακτήρισε την εν λόγω τράπεζα «νευραλγικό κρατικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα». Ειδικότερα, στην ανακοίνωση «Μεταβατικοί κανονισμοί για το συμβούλιο εποπτών σε νευραλγικά κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα» ([113]) αναφέρονται τα εξής: «*Τα νευραλγικά κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που αναφέρονται στους εν λόγω κανονισμούς είναι κρατικές τράπεζες πολιτικής, εμπορικές τράπεζες, εταιρείες διαχείρισης χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων, εταιρείες κινητών αξιών, ασφαλιστικές εταιρείες κ.λπ. (στο εξής: χρηματοπιστωτικά ιδρύματα) στα οποία το Κρατικό Συμβούλιο διορίζει συμβούλια εποπτών*».

([112]) Ό.π., υποσημείωση 12.

([113]) Διάταγμα του Κρατικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (αριθ. 283).

(425) Το συμβούλιο εποπτών των νευραλγικών κρατικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων διορίζεται σύμφωνα με τους «Μεταβατικούς κανονισμούς για το συμβούλιο εποπτών σε νευραλγικά κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα». Με βάση τα άρθρα 3 και 5 των εν λόγω μεταβατικών κανονισμών, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα μέλη του συμβουλίου εποπτών διορίζονται από το Κρατικό Συμβούλιο και λογοδοτούν σε αυτό, γεγονός από το οποίο προκύπτει ξεκάθαρα ότι το κράτος ασκεί θεσμικό έλεγχο στις επιχειρηματικές δραστηριότητες της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας.

(426) Επιπλέον αυτών των γενικά εφαρμοστέων ενδείξεων, η Επιτροπή διαπίστωσε τα ακόλουθα σχετικά με την τράπεζα EXIM. Η τράπεζα EXIM συστάθηκε και λειτουργεί σύμφωνα με την «Ανακοίνωση για τη δημιουργία της Export-Import Bank of China» που εκδόθηκε από το Κρατικό Συμβούλιο, καθώς και σύμφωνα με το καταστατικό της τράπεζας EXIM. Σύμφωνα με το καταστατικό της, η διοίκηση της τράπεζας EXIM διορίζεται απευθείας από το κράτος. Το συμβούλιο εποπτών διορίζεται από το Κρατικό Συμβούλιο, σύμφωνα με τους «Μεταβατικούς κανονισμούς για το συμβούλιο εποπτών σε νευραλγικά κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα» και άλλους νόμους και κανονισμούς, και είναι υπόλογο έναντι του Κρατικού Συμβουλίου.

(427) Το καταστατικό αναφέρει επίσης ότι η κομματική επιτροπή της τράπεζας EXIM διαδραματίζει κεντρικό ηγετικό και πολιτικό ρόλο, ώστε να διασφαλίζει ότι η τράπεζα EXIM υλοποιεί τις πολιτικές και ενεργεί για τη σημαντική ανάπτυξη του Κόμματος και του κράτους. Η ηγεσία του Κόμματος ενσωματώνεται σε όλες τις πτυχές της εταιρικής διακυβέρνησης.

(428) Το καταστατικό αναφέρει επίσης ότι η τράπεζα EXIM δεσμεύεται να στηρίξει την ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της Κίνας και της οικονομικής συνεργασίας, τις διασυνοριακές επενδύσεις, την πρωτοβουλία «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος», τη συνεργασία όσον αφορά τη διεθνή παραγωγική ικανότητα και την κατασκευή εξοπλισμού. Το πεδίο των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων περιλαμβάνει τη χορήγηση βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων δανείων, κατόπιν έγκρισης και σύμφωνα με τις πολιτικές εξωτερικού εμπορίου και «εξωστρέφειας» του κράτους, όπως εξαγωγικές πιστώσεις, εισαγωγικές πιστώσεις, δάνεια για ανάληψη συμβάσεων κατασκευής στο εξωτερικό, δάνεια για επενδύσεις στο εξωτερικό, δάνεια της κινεζικής κυβέρνησης για παροχή βοήθειας στο εξωτερικό και εξαγωγικά δάνεια στον αγοραστή.

(429) Επιπλέον, στην ετήσια έκθεσή της του 2022, η EXIM Bank ανέφερε ότι «*εφάρμοσε σταθερά το πλήρες φάσμα των πολιτικών και των μέτρων παρακολούθησης της χώρας*» και ότι οι αρμοδιότητές της περιλάμβαναν «*την ευσυνείδητη εφαρμογή των αποφάσεων της κεντρικής επιτροπής του ΚΚΚ και του Κρατικού Συμβουλίου*». Η ετήσια έκθεση ανέφερε επίσης ότι «*θεσπίστηκαν πολλαπλά μέτρα για να εξασφαλιστεί η χορήγηση μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων δανείων στον μεταποιητικό τομέα για τη στήριξη εθνικών έργων*».

(430) Όσον αφορά τις ΚΕΤ, η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι έξι μεγαλύτερες τράπεζες αντιπροσώπευαν πάνω από το 40 % των συνολικών στοιχείων ενεργητικού του κινεζικού χρηματοπιστωτικού τομέα έως το τέλος του 2022 ([114]). Τουλάχιστον δύο από αυτές τις έξι ΚΕΤ, δηλαδή η ICBC και η ABC, συγκαταλέγονται μεταξύ των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που χορήγησαν δάνεια στους ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος στην παρούσα έρευνα (βλ. αιτιολογική σκέψη 468). Το κράτος κατέχει πλειοψηφικό μερίδιο τόσο στην ICBC ([115]) όσο και στην ABC ([116]). Πέραν του ελέγχου του επί των έξι μεγαλύτερων ΚΕΤ, το κράτος διατηρεί σημαντικά μερίδια σε ορισμένες άλλες κρατικές τράπεζες, στις οποίες η συμμετοχή του είναι συχνότερα έμμεση, π.χ. μέσω κρατικών επιχειρήσεων. Αντιπροσωπεύοντας περίπου το 20 % των συνολικών στοιχείων ενεργητικού του κινεζικού τραπεζικού τομέα το 2021, αρκετές από τις εν λόγω ΚΕΤ, όπως η Shanghai Pudong Development Bank, η China Everbright Bank, η Ping An Bank, η China Minsheng Bank, συγκαταλέγονται μεταξύ των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που χορήγησαν δάνεια στους ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος στην παρούσα έρευνα (βλ. αιτιολογική σκέψη 468 για πλήρη κατάλογο), με διαφορετικό βαθμό συμμετοχής του κράτους, που κυμαίνεται από περίπου 3 % στην περίπτωση της China Minsheng Bank ([117]) έως πάνω από 80 % για την China Everbright Bank ([118]).

([114]) Βλ., για παράδειγμα, στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/.

([115]) Βλ. ICBC, ετήσια έκθεση 2021· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Βλ. ABC, ετήσια έκθεση 2021· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Βλ. China Minsheng Bank, ετήσια έκθεση 2022· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: 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, σ. 94.

([118]) Βλ. China Everbright Bank, εξαμηνιαία έκθεση 2021· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι τα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τροποποίησαν το καταστατικό τους το 2017, προκειμένου να ενισχυθεί ο ρόλος του ΚΚΚ στο υψηλότερο επίπεδο λήψης αποφάσεων των τραπεζών ([119]).

(432) Στα εν λόγω νέα άρθρα του καταστατικού ορίζεται ότι:

— ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και ο γραμματέας της κομματικής επιτροπής είναι το ίδιο πρόσωπο,

— ο ρόλος του ΚΚΚ είναι να διασφαλίζει και να εποπτεύει την υλοποίηση των πολιτικών και των κατευθυντήριων γραμμών του ΚΚΚ και του κράτους από την τράπεζα, καθώς και να διαδραματίζει ηγετικό και ελεγκτικό ρόλο στον διορισμό του προσωπικού (συμπεριλαμβανομένων των ανώτερων διοικητικών στελεχών), και

— για τη λήψη κάθε σημαντικής απόφασης, το διοικητικό συμβούλιο εισακούει τις απόψεις της κομματικής επιτροπής.

(433) Στην αιτιολογική σκέψη 204 ανωτέρω παρατίθενται συγκεκριμένα παραδείγματα αυτών των αλλαγών του καταστατικού όσον αφορά την ICBC και την ABC.

3.5.1.5. Ουσιαστικός έλεγχος από την κινεζική κυβέρνηση

(434) Η Επιτροπή αναζήτησε επίσης πληροφορίες σχετικά με το αν η κινεζική κυβέρνηση ασκούσε ουσιαστικό έλεγχο στη συμπεριφορά της τράπεζας EXIM όσον αφορά τις δανειοδοτικές πολιτικές της και την εκτίμηση κινδύνων στο πλαίσιο χορήγησης δανείων στον κλάδο BEV. Για τον σκοπό αυτό, ελήφθησαν υπόψη τα ακόλουθα κανονιστικά έγγραφα:

— το άρθρο 34 του νόμου της ΛΔΚ για τις εμπορικές τράπεζες (στο εξής: νόμος για τις τράπεζες),

— το άρθρο 15 των γενικών κανόνων σχετικά με τα δάνεια (που εφαρμόζει η People's Bank of China),

— η απόφαση αριθ. 40,

— τα εκτελεστικά μέτρα της CBIRC σχετικά με ζητήματα χορήγησης διοικητικών αδειών σε χρηματοδοτούμενες από την Κίνα εμπορικές τράπεζες [διάταγμα της CBRC (2017) αριθ. 1] ([120]),

— τα εκτελεστικά μέτρα της CBIRC σχετικά με ζητήματα χορήγησης διοικητικών αδειών σε χρηματοδοτούμενες από το εξωτερικό τράπεζες [διάταγμα της CBIRC (2015) αριθ. 4] ([121]),

— τα διοικητικά μέτρα σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα των διευθυντικών στελεχών και των ανώτερων υπαλλήλων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων του τραπεζικού τομέα [CBIRC (2013) αριθ. 3] ([122]),

— το τριετές σχέδιο δράσης για τη βελτίωση της εταιρικής διακυβέρνησης του τραπεζικού και ασφαλιστικού τομέα (2020-2022) (CBIRC, 28 Αυγούστου 2020) ([123]),

— η ανακοίνωση σχετικά με τη μέθοδο αξιολόγησης των επιδόσεων των εμπορικών τραπεζών, (CBIRC, 15 Δεκεμβρίου 2020),

— η ανακοίνωση σχετικά με τους κανονισμούς εποπτείας όσον αφορά τη συμπεριφορά μεγάλων μετόχων τραπεζικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων [CBIRC, (2021) αριθ. 43].

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

([120]) Τροποποιήθηκαν από την CBIRC σχετικά με τη διαχείριση του κεφαλαίου των εμπορικών τραπεζών (διάταγμα αριθ. 4 του 2023 της κρατικής διοικητικής αρχής χρηματοπιστωτικής εποπτείας και διοίκησης, που δημοσιεύθηκε στις 26 Οκτωβρίου 2023, με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2024).

([121]) Τροποποιήθηκαν από την CBIRC όσον αφορά τη χορήγηση διοικητικών αδειών σε χρηματοδοτούμενες από το εξωτερικό τράπεζες (διάταγμα αριθ. 10 του 2019 της CBIRC, της 26ης Δεκεμβρίου 2019, με ισχύ από την ημερομηνία δημοσίευσης).

([122]) Τροποποιήθηκαν από την CBIRC σχετικά με τη λειτουργία των μέτρων διαχείρισης κινδύνου των τραπεζικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων (διάταγμα αριθ. 5 του 2023 της κρατικής διοικητικής αρχής χρηματοπιστωτικής εποπτείας και διοίκησης, που δημοσιεύθηκε στις 27 Δεκεμβρίου 2023, με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2024.

([123]) Επίσημο έγγραφο πολιτικής της CBIRC, της 28ης Αυγούστου 2020: Τριετές σχέδιο δράσης για τη βελτίωση της εταιρικής διακυβέρνησης του τραπεζικού και ασφαλιστικού τομέα (2020-2022). http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (τελευταία προβολή στις 3 Απριλίου 2021).

(435) Εξετάζοντας τα εν λόγω κανονιστικά έγγραφα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στη ΛΔΚ λειτουργούν σε ένα γενικό νομικό περιβάλλον που τα καθοδηγεί να ευθυγραμμίζονται με τους στόχους της βιομηχανικής πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης, ιδίως με το σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας (2012-2020), το οποίο προβλέπει «*κίνητρα πολιτικής μέσω της στήριξης των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών με συστήματα διαχείρισης πιστώσεων και αξιολόγησης δανείων για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης των κλάδων παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας*», κατά τη λήψη οικονομικών αποφάσεων, όπως αναπτύσσεται κατωτέρω.

(436) Όσον αφορά την EXIM Bank, η εντολή της όσον αφορά τη δημόσια πολιτική καθορίζεται στην ανακοίνωση για τη σύσταση της EXIM Bank, στην οποία αναφέρεται ότι «*[τ]ο κύριο καθήκον της Export-Import Bank of China είναι η εφαρμογή εθνικών βιομηχανικών πολιτικών και πολιτικών εξωτερικού εμπορίου και η παροχή οικονομικής στήριξης πολιτικής για την επέκταση των εξαγωγών κεφαλαιουχικών αγαθών, όπως μηχανικών και ηλεκτρικών προϊόντων και πλήρων συνόλων εξοπλισμού*» ([124]), καθώς και στο καταστατικό της που ορίζει ότι «*[η] Export-Import Bank of China είναι κρατική τράπεζα πολιτικής χρηματοδοτούμενη από το κράτος, υπό την άμεση ηγεσία του Κρατικού Συμβουλίου* ([125])».

(437) Σε γενικό επίπεδο, το άρθρο 34 του νόμου για τις τράπεζες, που εφαρμόζεται σε όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που δραστηριοποιούνται στην Κίνα, προβλέπει τα εξής: «*Οι εμπορικές τράπεζες διεξάγουν τις δανειοδοτικές δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ανάγκες της εθνικής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις των βιομηχανικών πολιτικών του κράτους*». *Παρότι το άρθρο 4 του νόμου για τις τράπεζες αναφέρει ότι «οι εμπορικές τράπεζες, δυνάμει της νομοθεσίας, πραγματοποιούν επιχειρηματικές δραστηριότητες χωρίς καμία παρέμβαση από οποιαδήποτε οντότητα ή οποιοδήποτε φυσικό πρόσωπο. Οι εμπορικές τράπεζες αναλαμβάνουν ανεξάρτητα την αστική ευθύνη με το σύνολο της περιουσίας του νομικού τους προσώπου»*, η έρευνα απέδειξε ότι το άρθρο 4 του νόμου για τις τράπεζες εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 34 του νόμου για τις τράπεζες, δηλαδή όταν το κράτος θεσπίζει δημόσια πολιτική, οι τράπεζες την εφαρμόζουν και ακολουθούν τις κρατικές εντολές.

(438) Επιπλέον, το άρθρο 15 των γενικών κανόνων σχετικά με τα δάνεια προβλέπει ότι «[σ]*ύμφωνα με την πολιτική του κράτους, οι αρμόδιες υπηρεσίες μπορούν να προβαίνουν σε επιδότηση επιτοκίου δανείων, προκειμένου να προωθηθεί η ανάπτυξη ορισμένων κλάδων παραγωγής και η οικονομική ανάπτυξη ορισμένων περιοχών*».

(439) Ομοίως, η απόφαση αριθ. 40 υπαγορεύει σε όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να παρέχουν πιστωτική στήριξη σε «προωθούμενα» έργα. Όπως διευκρινίστηκε ήδη στο σημείο 3.1 και ειδικότερα στις αιτιολογικές σκέψεις 210-211, τα έργα του κλάδου BEV ανήκουν στην κατηγορία των «προωθούμενων» έργων. Ως εκ τούτου, η απόφαση αριθ. 40 επιβεβαιώνει το προηγούμενο συμπέρασμα σχετικά με τον νόμο για τις τράπεζες, ότι δηλ. οι τράπεζες ασκούν κρατική εξουσία με τη μορφή προτιμησιακών δανειοδοτήσεων. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η NFRA διαθέτει εκτεταμένη εξουσία έγκρισης επί όλων των πτυχών της διοίκησης του συνόλου των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που είναι εγκατεστημένα στη ΛΔΚ (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτικών και των ξένων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων), όπως ([126]):

— έγκριση του διορισμού όλων των διευθυντικών στελεχών των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, τόσο στην έδρα όσο και στα κατά τόπους υποκαταστήματα. Η έγκριση της NFRA απαιτείται για τις προσλήψεις σε όλα τα διευθυντικά επίπεδα, από τις ανώτερες θέσεις έως τα διευθυντικά στελέχη υποκαταστημάτων, ακόμα και τα διευθυντικά στελέχη που διορίζονται σε υποκαταστήματα του εξωτερικού, καθώς και τα διευθυντικά στελέχη που είναι υπεύθυνα για υποστηρικτικές λειτουργίες (π.χ. διευθυντές ΤΠ), και

— ιδιαίτερα μακροσκελή κατάλογο διοικητικών εγκρίσεων, όπως οι εγκρίσεις για την ίδρυση υποκαταστημάτων, την έναρξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή την πώληση νέων προϊόντων, την τροποποίηση του καταστατικού της τράπεζας, την πώληση ποσοστού άνω του 5 % των μετοχών, για αυξήσεις κεφαλαίου, για αλλαγή της έδρας, για μεταβολές στην οργανωτική μορφή κ.λπ.

(440) Ο νόμος για τις τράπεζες είναι νομικά δεσμευτικός. Ο υποχρεωτικός χαρακτήρας των πενταετών προγραμμάτων και της απόφασης αριθ. 40 καταδείχθηκε ανωτέρω στο σημείο 3.5.1.5. Ο υποχρεωτικός χαρακτήρας των κανονιστικών εγγράφων της NFRA προκύπτει από τις εξουσίες της ως τραπεζικής ρυθμιστικής αρχής. Ο υποχρεωτικός χαρακτήρας των άλλων εγγράφων καταδεικνύεται από τις ρήτρες εποπτείας και αξιολόγησης που περιέχουν.

([124]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html.

([125]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

([126]) Σύμφωνα με τα εκτελεστικά μέτρα της CBIRC σχετικά με ζητήματα χορήγησης διοικητικών αδειών σε χρηματοδοτούμενες από την Κίνα εμπορικές τράπεζες [διάταγμα της CBIRC (2017) αριθ. 1], τα εκτελεστικά μέτρα της CBIRC σχετικά με ζητήματα χορήγησης διοικητικών αδειών σε χρηματοδοτούμενες από το εξωτερικό τράπεζες [διάταγμα της CBIRC (2015) αριθ. 4] και τα διοικητικά μέτρα σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα των διευθυντικών στελεχών και των ανώτερων υπαλλήλων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων του τραπεζικού τομέα [CBIRC (2013) αριθ. 3]. Μετά την αντικατάσταση της CBIRC από την NFRA, τα εκτελεστικά μέτρα δεν τροποποιήθηκαν.

(441) Η απόφαση αριθ. 40 του Κρατικού Συμβουλίου δίνει εντολή σε όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να χορηγούν πιστωτική στήριξη μόνο σε επενδυτικά έργα που αφορούν την προωθούμενη κατηγορία και υπόσχεται την εφαρμογή «*άλλων προτιμησιακών πολιτικών για έργα που αφορούν την κατηγορία των προωθούμενων κλάδων παραγωγής*». Με βάση τα ανωτέρω, οι τράπεζες οφείλουν να παρέχουν πιστωτική στήριξη στον κλάδο BEV ως προωθούμενο κλάδο παραγωγής.

(442) Επιπλέον, ακόμη και οι αποφάσεις των ιδιωτικών εμπορικών τραπεζών πρέπει να εποπτεύονται από το ΚΚΚ και να συνάδουν με τις εθνικές πολιτικές. Μάλιστα, ένας από τους τρεις πρωταρχικούς στόχους του κράτους σε σχέση με την τραπεζική διακυβέρνηση είναι πλέον η ενίσχυση της ηγεσίας του Κόμματος στον τραπεζικό και ασφαλιστικό τομέα, μεταξύ άλλων όσον αφορά θέματα λειτουργίας και διαχείρισης σε εταιρείες. Από την άποψη αυτή, το τριετές σχέδιο δράσης της CBIRC για τα έτη 2020 έως 2022 ορίζει την «*περαιτέρω εφαρμογή της φιλοσοφίας που διέπει την κεντρική ομιλία του γενικού γραμματέα Xi Jinping για την προώθηση της μεταρρύθμισης της εταιρικής διακυβέρνησης του χρηματοπιστωτικού τομέα*». Επιπλέον, το τμήμα ΙΙ του σχεδίου στοχεύει στην προώθηση της οργανικής ενσωμάτωσης της ηγεσίας του Κόμματος στην εταιρική διακυβέρνηση: «*θα καταστήσουμε την ενσωμάτωση της ηγεσίας του Κόμματος στην εταιρική διακυβέρνηση πιο συστηματική, τυποποιημένη και βασισμένη σε διαδικασίες […] Σημαντικά επιχειρησιακά θέματα και θέματα διοίκησης πρέπει να συζητούνται από την κομματική επιτροπή προτού αποφασιστούν από το διοικητικό συμβούλιο ή από τα ανώτερα διοικητικά στελέχη*».

(443) Επίσης, η κινεζική κυβέρνηση όρισε πρόσφατα ότι ακόμη και οι μέτοχοι χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων οφείλουν να διευκολύνουν την άσκηση ελέγχου της κινεζικής κυβέρνησης μέσω του πλαισίου εταιρικής διακυβέρνησης του ιδρύματος, ως εξής: «*Οι μεγάλοι μέτοχοι τραπεζικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων υποστηρίζουν τα τραπεζικά και ασφαλιστικά ιδρύματα στη δημιουργία μιας ανεξάρτητης και υγιούς δομής εταιρικής διακυβέρνησης με αποτελεσματικούς ελέγχους και διασφαλίσεις και ενθαρρύνουν και στηρίζουν τα τραπεζικά και ασφαλιστικά ιδρύματα ώστε να διασφαλίζεται η οργανική ένταξη της ηγεσίας του κόμματος στην εταιρική διακυβέρνηση* ([127])».

(444) Τέλος, τα κριτήρια της NFRA για την αξιολόγηση των επιδόσεων των εμπορικών τραπεζών λαμβάνουν πλέον ιδίως υπόψη τον τρόπο με τον οποίο τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα «*εξυπηρετούν τους εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους και την πραγματική οικονομία*», ιδιαίτερα δε τον τρόπο με τον οποίο «*εξυπηρετούν στρατηγικούς και αναδυόμενους κλάδους παραγωγής*» ([128]).

(445) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση έχει διαμορφώσει ένα κανονιστικό πλαίσιο το οποίο όφειλαν να τηρούν τα διευθυντικά και εποπτικά στελέχη της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας, τα οποία διορίζονται από την κινεζική κυβέρνηση και λογοδοτούν σ' αυτή. Ως εκ τούτου, η κινεζική κυβέρνηση βασίστηκε στο εν λόγω κανονιστικό πλαίσιο προκειμένου να ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στη συμπεριφορά της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας κατά τη χορήγηση δανείων στον κλάδο BEV. Οι βασικές λειτουργίες της κρατικής τράπεζας σχετίζονται με τα ειδικά καθήκοντα που ανατίθενται από την κινεζική κυβέρνηση μέσω αυτού του κανονιστικού πλαισίου, με αποτέλεσμα η τράπεζα να καθίσταται το εργαλείο της κινεζικής κυβέρνησης για την εκτέλεση κυβερνητικών λειτουργιών.

(446) Η Επιτροπή αναζήτησε επίσης απτά αποδεικτικά στοιχεία για την άσκηση ουσιαστικού ελέγχου με βάση συγκεκριμένα δάνεια που χορηγήθηκαν στους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος. Στην απάντησή της στο ερωτηματολόγιο, η μερικώς συνεργασθείσα κρατική τράπεζα εξήγησε ότι χρησιμοποιεί εσωτερικό μοντέλο αξιολόγησης για την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας των δανειοληπτών με βάση ιστορικά δεδομένα αθέτησης, συμπεριλαμβανομένων ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών βάσει των οποίων οι δανειολήπτες κατατάσσονται ανάλογα με το μέγεθος της πιθανότητας αθέτησής τους. Η τράπεζα EXIM εξήγησε περαιτέρω ότι δεν υπάρχει διαφορά πολιτικής όσον αφορά τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιείται ο δανειολήπτης ή την ιδιοκτησία του και ότι το μοντέλο εκτίμησης κινδύνου που εφαρμόζει η τράπεζα βασίζεται στην αγορά.

(447) Όπως αναφέρθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 261, η μερικώς συνεργασθείσα κρατική τράπεζα αρνήθηκε να παράσχει συγκεκριμένα παραδείγματα αξιολόγησης του πιστωτικού κινδύνου όσον αφορά τις εταιρείες του δείγματος, με την αιτιολογία ότι οι πληροφορίες που ζητήθηκαν είναι εσωτερικές πληροφορίες της τράπεζας και περιέχουν εμπιστευτικές επιχειρηματικές πληροφορίες που δεν επιτρέπεται να δημοσιοποιηθούν, παρότι η Επιτροπή είχε προσκομίσει γραπτή συγκατάθεση ορισμένων εταιρειών του δείγματος με την οποία παραιτούνταν των δικαιωμάτων τους περί εμπιστευτικότητας. Επίσης, η τράπεζα EXIM δεν απάντησε σε ερωτήσεις σχετικά με τους ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες που χρησιμοποιούνται για την κατάταξη των δανειοληπτών ανάλογα με την πιθανότητα αθέτησής τους.

([127]) Άρθρο 13 της ανακοίνωσης σχετικά με τους κανονισμούς εποπτείας όσον αφορά τη συμπεριφορά μεγάλων μετόχων τραπεζικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων [CBIRC, (2021) αριθ. 43].

([128]) Βλ. ανακοίνωση για τη μέθοδο αξιολόγησης των επιδόσεων των εμπορικών τραπεζών της CBIRC, η οποία εκδόθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2020. http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η κινεζική κυβέρνηση αναφέρθηκε στην ερμηνεία του νόμου για τις τράπεζες από το Εθνικό Λαϊκό Κογκρέσο και στα άρθρα 4, 5 και 41 του νόμου για τις τράπεζες, υποστηρίζοντας ότι οι εμπορικές τράπεζες στην Κίνα λειτουργούν ως ανεξάρτητες νομικές οντότητες που «*λαμβάνουν οι ίδιες τις αποφάσεις τους*», «*χωρίς την παρέμβαση οποιασδήποτε μονάδας ή φυσικού προσώπου*» και ότι «*καμία οντότητα ή φυσικό πρόσωπο δεν μπορεί να εξαναγκάσει μια εμπορική τράπεζα να χορηγήσει δάνεια ή να παράσχει εγγύηση*». Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι το άρθρο 15 των γενικών κανόνων σχετικά με τα δάνεια δεν είναι υποχρεωτικό, αλλά έχει απλώς καθοδηγητικό χαρακτήρα.

(449) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 440, η Επιτροπή θεώρησε ότι ο κινεζικός νόμος για τις τράπεζες και η απόφαση αριθ. 40 έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα. Επιπροσθέτως, τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας, καθώς και τα συμπεράσματα της Επιτροπής στο πλαίσιο προηγούμενων ερευνών σχετικά με το ίδιο πρόγραμμα επιδοτήσεων ([129]), δεν στηρίζουν τον ισχυρισμό ότι οι τράπεζες δεν λαμβάνουν υπόψη την κυβερνητική πολιτική και τα κυβερνητικά σχέδια κατά τη λήψη αποφάσεων δανειοδότησης. Για παράδειγμα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι τρεις όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος επωφελήθηκαν από προτιμησιακή δανειοδότηση με επιτόκια χαμηλότερα από τα επιτόκια της αγοράς.

(450) Από την έρευνα προέκυψε ότι το άρθρο 15 των γενικών κανόνων σχετικά με τα δάνεια πράγματι εφαρμόστηκε και ότι τα άρθρα 4, 5 και 41 του νόμου για τις τράπεζες ίσχυαν με την επιφύλαξη του άρθρου 34 του νόμου για τις τράπεζες, δηλαδή όταν το κράτος θεσπίζει δημόσια πολιτική, οι τράπεζες την εφαρμόζουν και ακολουθούν κρατικές εντολές. Μάλιστα, ενώ τα άρθρα 4 και 5 του νόμου για τις τράπεζες αποτελούν μέρος του κεφαλαίου I, το οποίο ορίζει τις γενικές διατάξεις, το άρθρο 34 αποτελεί μέρος του κεφαλαίου IV, το οποίο θεσπίζει τους βασικούς κανόνες που διέπουν τα δάνεια. Η διατύπωση του άρθρου 34, «*οι εμπορικές τράπεζες διεξάγουν τις δανειακές τους δραστηριότητες με βάση τις ανάγκες της εθνικής οικονομίας και της κοινωνικής ανάπτυξης και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις των βιομηχανικών πολιτικών του κράτους*», καταδεικνύεται ότι η διάταξη αυτή δεν έχει καθοδηγητικό αλλά περισσότερο υποχρεωτικό χαρακτήρα και παρέχει σαφή εντολή στις τράπεζες να λαμβάνουν υπόψη τις κρατικές βιομηχανικές πολιτικές κατά τη διεξαγωγή των δανειακών τους δραστηριοτήτων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 221, το σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας (2012-2020) επισημαίνει σαφώς τα «*συστήματα διαχείρισης πιστώσεων και αξιολόγησης δανείων για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης των κλάδων παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας*». Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι η απόφαση αριθ. 40 του Κρατικού Συμβουλίου δίνει εντολή σε όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να χορηγούν πιστωτική στήριξη μόνο σε προωθούμενα έργα και υπόσχεται την εφαρμογή «*άλλων προτιμησιακών πολιτικών για έργα που αφορούν την κατηγορία των προωθούμενων κλάδων παραγωγής*». Ενώ το άρθρο 17 της ίδιας απόφασης απαιτεί από τις τράπεζες να τηρούν τις αρχές που διέπουν τις πιστώσεις, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να τεκμηριώσει κατά την έρευνα ότι οι αρχές αυτές τηρούνταν στην πράξη. Αντιθέτως, χορηγούνταν δάνεια στους παραγωγούς-εξαγωγείς ανεξάρτητα από την οικονομική τους κατάσταση και την πιστοληπτική τους ικανότητα. Το συμπέρασμα αυτό δεν είναι νέο και είχε ήδη διατυπωθεί σε προηγούμενες έρευνες ([130]).

(451) Τέλος, όπως επισημαίνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 442 έως 444 ανωτέρω, το γεγονός ότι όλα τα σημαντικά λειτουργικά και διαχειριστικά ζητήματα της τράπεζας εξετάζονται από το Κόμμα, το οποίο είναι πλήρως ενσωματωμένο στη δομή εταιρικής διακυβέρνησης των τραπεζών, και το γεγονός ότι οι επιδόσεις των τραπεζών αξιολογούνται σύμφωνα με τις προσπάθειές τους να εξυπηρετούν στρατηγικές και αναδυόμενες επιχειρήσεις, όπως είναι ο κλάδος BEV, καταδεικνύουν επίσης τον αυστηρό και δεσμευτικό χαρακτήρα του κανονιστικού πλαισίου για τις δραστηριότητες των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.

(452) Επομένως, δεδομένου ότι δεν υπήρχαν απτά αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις αξιολογήσεις της πιστοληπτικής ικανότητας, η Επιτροπή εξέτασε το συνολικό νομικό περιβάλλον, όπως προσδιορίζεται ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 434 έως 444, σε συνδυασμό με τη συμπεριφορά της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας όσον αφορά τα δάνεια που χορηγήθηκαν στις εταιρείες του δείγματος. Η συμπεριφορά αυτή ερχόταν σε αντίθεση με την επίσημη στάση της καθώς, στην πράξη, η τράπεζα EXIM δεν ενεργούσε σύμφωνα με διεξοδική αξιολόγηση κινδύνου βάσει της αγοράς.

(453) Στη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι στους τρεις ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος χορηγήθηκαν δάνεια με επιτόκια χαμηλότερα ή πλησίον του βασικού επιτοκίου δανεισμού, όπως αυτό ανακοινώθηκε από το Εθνικό Κέντρο Διατραπεζικής Χρηματοδότησης (NIFC). Το βασικό επιτόκιο δανεισμού θεσπίστηκε στις 20 Αυγούστου 2019 και αντικαθιστά το προηγούμενο επιτόκιο αναφοράς της PBOC για την κεντρική τράπεζα ([131]). Η παροχή χρηματοδότησης με επιτόκια χαμηλότερα ή πλησίον του επιτοκίου μηδενικού κινδύνου της χώρας στη διατραπεζική αγορά δείχνει σαφώς ότι ο κίνδυνος δεν ελήφθη επαρκώς υπόψη. Ελλείψει συνεργασίας από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ή άρνησης παροχής πληροφοριών σχετικά με τους ομίλους του δείγματος από την τράπεζα EXIM παρά την ύπαρξη τραπεζικής έγκρισης, η Επιτροπή χρειάστηκε να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία και, ως εκ τούτου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα δάνεια χορηγήθηκαν ανεξάρτητα από την πραγματική οικονομική κατάσταση και την κατάσταση πιστωτικού κινδύνου των εταιρειών, όπως διαπιστώνεται στο σημείο 3.5.2.3 κατωτέρω. Ως εκ τούτου, τα χορηγούμενα επιτόκια ήταν χαμηλότερα από το επιτόκιο της αγοράς που αντιστοιχούσε στο προφίλ κινδύνου των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος.

([129]) Βλ., για παράδειγμα, την υπόθεση πλατέων προϊόντων θερμής έλασης, την υπόθεση επισώτρων και την υπόθεση ηλεκτρικών ποδηλάτων που αναφέρονται στην υποσημείωση 12, αντίστοιχα στο σημείο 3.4.1.1 στοιχείο β) και στο σημείο 3.5.1.1.

([130]) Βλ. υποσημείωση 12.

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

(454) Επιπλέον, όσον αφορά ειδικότερα την τράπεζα EXIM, είναι αναμφισβήτητο ότι πρόκειται για τράπεζα πολιτικής που εφαρμόζει άμεσα κυβερνητικές πολιτικές, όπως παραδέχτηκε η ίδια. Όπως εξηγείται στον ιστότοπό της ([132]), η τράπεζα EXIM είναι κρατική τράπεζα πολιτικής που χρηματοδοτείται από το κράτος και τελεί απευθείας υπό την ηγεσία του Κρατικού Συμβουλίου και δεσμεύεται να στηρίζει, μεταξύ άλλων, το εξωτερικό εμπόριο της Κίνας και να εφαρμόζει τη στρατηγική για «άνοιγμα στον υπόλοιπο κόσμο».

(455) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα κανονιστικό πλαίσιο για τη δανειοδότηση των προωθούμενων κλάδων παραγωγής το οποίο όφειλαν να τηρούν τα διευθυντικά και εποπτικά στελέχη της τράπεζας, τα οποία διορίζονται από την κινεζική κυβέρνηση και λογοδοτούν σ' αυτή. Το εν λόγω κανονιστικό πλαίσιο δεν άφηνε κανένα περιθώριο ελιγμών στα διοικητικά και εποπτικά στελέχη της τράπεζας ως προς το κατά πόσον οφείλουν να τηρούν το εν λόγω κανονιστικό πλαίσιο όσον αφορά τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος και, ως εκ τούτου, έθετε τη διοίκηση της εν λόγω τράπεζας σε θέση εξάρτησης.

(456) Ως εκ τούτου, η κινεζική κυβέρνηση βασίστηκε στο κανονιστικό πλαίσιο προκειμένου να ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στη συμπεριφορά της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας κατά τη χορήγηση δανείων στον κλάδο BEV.

(457) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 434, η Επιτροπή αναζήτησε αποδεικτικά στοιχεία για την άσκηση ουσιαστικού ελέγχου με βάση συγκεκριμένα δάνεια. Ωστόσο, η συνεργασθείσα κρατική τράπεζα δεν παρέσχε ορισμένες απαραίτητες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης πιστωτικού κινδύνου που εφαρμόζει σε σχέση με τις εταιρείες του δείγματος. Δεδομένου ότι δεν υπήρχαν απτά αποδεικτικά στοιχεία για τις εν λόγω αξιολογήσεις πιστωτικού κινδύνου, η Επιτροπή εξέτασε το συνολικό νομικό περιβάλλον που διέπει τις δανειοδοτήσεις προς τους προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV, σε συνδυασμό με τη συμπεριφορά της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας και διαπίστωσε ότι η τράπεζα δεν ενεργούσε σύμφωνα με διεξοδική αξιολόγηση κινδύνου βάσει της αγοράς.

(458) Επιπλέον, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 453, στους τρεις ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων χορηγούνταν δάνεια με επιτόκια χαμηλότερα ή πλησίον του βασικού επιτοκίου δανεισμού, ανεξάρτητα από την οικονομική κατάσταση και την κατάσταση πιστωτικού κινδύνου τους. Ως εκ τούτου, λαμβανομένου υπόψη του προφίλ κινδύνου των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος που περιγράφεται στο σημείο 3.5.1.10 κατωτέρω και δεδομένου ότι, σύμφωνα με την ανάλυση κινδύνου που διενήργησε η Επιτροπή, οι παραγωγοί-εξαγωγείς θα έπρεπε να είχαν αξιολογηθεί με Β ως προς την πιστοληπτική τους ικανότητα και, ως εκ τούτου, θα έπρεπε να έχουν καταβάλει επιτόκια κατά πολύ υψηλότερα του επιτοκίου μηδενικού κινδύνου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα επίμαχα δάνεια χορηγούνταν με επιτόκια χαμηλότερα από τα επιτόκια της αγοράς.

(459) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμά ότι η κινεζική κυβέρνηση έχει ασκήσει ουσιαστικό έλεγχο στη συμπεριφορά της συνεργασθείσας κρατικής τράπεζας όσον αφορά τις πολιτικές δανειοδότησής της και την εκτίμηση κινδύνου σχετικά με τον κλάδο BEV.

3.5.1.6. Συμπέρασμα σχετικά με τα συνεργασθέντα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

(460) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η μερικώς συνεργασθείσα κρατική τράπεζα εφάρμοσε το προαναφερθέν νομικό πλαίσιο κατά την άσκηση κρατικών λειτουργιών όσον αφορά τον κλάδο BEV. Συνεπώς, ενεργούσε ως δημόσιος οργανισμός κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του βασικού κανονισμού και σύμφωνα με τη σχετική νομολογία του ΠΟΕ.

3.5.1.7. Μη συνεργασθέντα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

(461) Οι γενικοί κανόνες σχετικά με τα δάνεια ([133]) που δημοσιεύθηκαν το 1996 αποσκοπούσαν στη ρύθμιση των δραστηριοτήτων που συνδέονται ιδίως με τα δάνεια, με την προώθηση της ειδικής κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης ([134]). Σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 40 ([135]), η κινεζική κυβέρνηση παρεμβαίνει επίσης στις δανειοδοτικές πράξεις χρηματοπιστωτικών οντοτήτων καθορίζοντας βιομηχανικούς τομείς οι οποίοι θα πρέπει να επωφελούνται από προνομιακή πρόσβαση σε πιστώσεις και υποχρεώνοντας τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να λαμβάνουν υπόψη τις βιομηχανικές κρατικές πολιτικές κατά τη χορήγηση δανείων.

([132]) Βλ. http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Γενικοί κανόνες σχετικά με τα δάνεια, που δημοσιεύθηκαν από την PBOC στις 28 Ιουνίου 1996.
([134]) Κεφάλαιο 1 άρθρο 1 των γενικών κανόνων σχετικά με τα δάνεια, που δημοσιεύθηκαν από την PBOC στις 28 Ιουνίου 1996.
([135]) Απόφαση του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με την κύρωση των προσωρινών διατάξεων για την προώθηση της βιομηχανικής αναδιάρθρωσης, της 2ας Δεκεμβρίου 2005, Guo Fa [2005] αριθ. 40.

(462) Ο εξέχων ρόλος των παραμέτρων κρατικής πολιτικής (αντί των αμιγώς εμπορικών) που επιβάλλεται από το κράτος στις εμπορικές τράπεζες, ιδίως στα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, κατά τη διαμόρφωση των στρατηγικών δανεισμού τους, είναι επίσης απολύτως εμφανής στην ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών για τη μέθοδο αξιολόγησης των επιδόσεων των εμπορικών τραπεζών, η οποία εκδόθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2020. Σύμφωνα με τις διατάξεις της ανακοίνωσης, τα κριτήρια αξιολόγησης των επιδόσεων των εμπορικών τραπεζών πρέπει πλέον να λαμβάνουν υπόψη τον τρόπο με τον οποίο οι οντότητες «*εξυπηρετούν τους εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους και την πραγματική οικονομία*», ιδιαίτερα δε τον τρόπο με τον οποίο «*εξυπηρετούν στρατηγικούς και αναδυόμενους κλάδους παραγωγής*». Το άρθρο 4 της ανακοίνωσης ορίζει ότι «*η αξιολόγηση των επιδόσεων των εμπορικών τραπεζών παρέχει ισχυρή και αποτελεσματική εγγύηση για την εφαρμογή των εθνικών μακροοικονομικών πολιτικών*» ([136]).

(463) Όπως αναφέρεται στο σημείο 3.3.1.1 ανωτέρω, με εξαίρεση την τράπεζα EXIM, κανένα από τα άλλα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που χορήγησαν δάνεια στις εταιρείες του δείγματος δεν απάντησε στο ειδικό ερωτηματολόγιο. Στον κατάλογο των τραπεζών περιλαμβάνονται οι εξής: 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]) και Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). Η κινεζική κυβέρνηση δεν παρέσχε στοιχεία ούτε σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των τραπεζών ούτε σχετικά με τη δομή διακυβέρνησής τους, την αξιολόγηση κινδύνου ή παραδείγματα συγκεκριμένων δανείων προς τον κλάδο BEV.

(464) Επομένως, σύμφωνα με τα συμπεράσματα που συνάγονται στο σημείο 3.3.1.1, η Επιτροπή αποφάσισε να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία για να εξακριβώσει αν τα συγκεκριμένα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα μπορούν να χαρακτηριστούν δημόσιοι οργανισμοί.

([136]) Βλ. ανακοίνωση για τη μέθοδο αξιολόγησης των επιδόσεων των εμπορικών τραπεζών, η οποία εκδόθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2020 από το Υπουργείο Οικονομικών· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Βλ. ετήσια έκθεση της Bank of Beijing για το έτος 2022 (Απρίλιος 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]) Βλ. περίληψη της ετήσιας έκθεσης της Bank of Kunlun Co. Ltd για το 2022 https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf.

([139]) Βλ. ετήσια έκθεση της Bank of Nanjing για το 2023 https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Βλ. κατάλογο της PBOC με τις συστημικά σημαντικές τράπεζες της Κίνας για το 2022, ο οποίος διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html

([141]) Βλ. ετήσια έκθεση της Bank of Shanghai για το 2022 https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Βλ. ετήσια έκθεση της Bank of Tianjin για το 2020 https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/202110130630398169 3/202110130629425128 7.pdf

([143]) Βλ. China CITIC Bank, ετήσια έκθεση 2021· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Βλ. China Everbright Bank, εξαμηνιαία έκθεση 2021· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Βλ. ICBC, ετήσια έκθεση 2021· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Βλ. China Merchants Bank, ετήσια έκθεση 2022, σ. 125· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Βλ. China Minsheng Bank, ετήσια έκθεση 2022· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: 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, σ. 94.

([148]) Βλ. Ping An Bank, Homepage — Investor Relations — Major Shareholders·(Αρχική σελίδα — Σχέσεις με επενδυτές — Βασικοί μέτοχοι)· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Βλ. Shanghai Pudong Development Bank, εξαμηνιαία έκθεση 2021· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) Βλ. ετήσια έκθεση 2023 https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

([153]) Βλ. ετήσια έκθεση 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Βλ. ετήσια έκθεση 2023 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) Σε προηγούμενη έρευνα κατά των επιδοτήσεων ([155]) η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι τράπεζες οι οποίες είχαν χορηγήσει δάνεια στους ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος στο πλαίσιο της έρευνας, ανήκαν εν μέρει ή εξ ολοκλήρου στο ίδιο το κράτος ή σε κρατικά νομικά πρόσωπα. Δεδομένου ότι οι τράπεζες δεν απάντησαν στο ειδικό ερωτηματολόγιο, η Επιτροπή χρησιμοποίησε δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες, όπως τον ιστότοπο της τράπεζας, ετήσιες εκθέσεις, πληροφορίες διαθέσιμες σε τραπεζικούς καταλόγους ή στο διαδίκτυο. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα των εν λόγω προηγούμενων ερευνών, το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής ([156]) επιβεβαίωσε ότι το κράτος κατέχει κυρίαρχο ρόλο στον τραπεζικό τομέα ([157]) διατηρώντας ελέγχουσες συμμετοχές σε όλες τις κρατικές εμπορικές τράπεζες, καθώς και με την ιδιότητα του πλειοψηφικού μετόχου σε ορισμένες ανώνυμες εμπορικές τράπεζες, είτε μέσω άμεσων επενδύσεων από την Central Huijin είτε έμμεσα μέσω άλλων κρατικών νομικών οντοτήτων. Στην αιτιολογική σκέψη 468 κατωτέρω παρατίθενται οι τραπεζικές οντότητες που αναφέρθηκαν από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στους οποίους το κράτος κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή και, ελλείψει αλλαγών μετά τις πρόσφατες παρόμοιες έρευνες ([158]), θεωρήθηκε ότι όλα τα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που παρείχαν χρηματοδότηση στους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος ανήκουν εν μέρει ή εξ ολοκλήρου στο ίδιο το κράτος ή σε κρατικά νομικά πρόσωπα.

3.5.1.8. Συμπέρασμα σχετικά με όλα τα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα

(466) Με βάση τους ανωτέρω συλλογισμούς, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι όλα τα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της Κίνας τα οποία χορήγησαν χρηματοδότηση στους τρεις ομίλους συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος είναι δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β), σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του βασικού κανονισμού.

(467) Επιπλέον, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι τα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν είναι δημόσιοι οργανισμοί, η Επιτροπή, με βάση τις ίδιες πληροφορίες, διαπίστωσε ότι μπορεί να θεωρηθεί πως η κινεζική κυβέρνηση τους έχει αναθέσει ή δώσει εντολή να εκτελούν καθήκοντα τα οποία κατά κανόνα αποτελούν αρμοδιότητα της κυβέρνησης κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού, για τους ίδιους λόγους με αυτούς που αναλύονται στο σημείο 3.5.1.9 κατωτέρω. Ως εκ τούτου, η συμπεριφορά τους καταλογίζεται σε κάθε περίπτωση στην κινεζική κυβέρνηση.

3.5.1.9. Ιδιωτικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στα οποία η κινεζική κυβέρνηση έχει αναθέσει καθήκοντα ή δώσει εντολή

(468) Όπως και σε προηγούμενες έρευνες ([159]), η Επιτροπή διαπίστωσε στην υπό εξέταση υπόθεση ότι οι ακόλουθες τράπεζες και ιδιωτικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που δραστηριοποιούνται στην Κίνα είχαν χορηγήσει δάνεια στους ομίλους παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος κατά την υπό εξέταση έρευνα: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC

([155]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1690 της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2018, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται σε λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας [ΕΕ L 283 της 12.11.2018, σ. 1 (§210 και §211)].

([156]) Επικαιροποιημένο έγγραφο με τίτλο «Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations» (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τις σημαντικές στρεβλώσεις στην οικονομία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τους σκοπούς των ερευνών εμπορικής άμυνας), [SWD (2024) 91 final της 10ης Απριλίου 2024] (στο εξής: έκθεση για την Κίνα) — κεφάλαιο 6.3 Τραπεζικός τομέας, σ. 137-144.

([157]) Βλ. επίσης Chorzempa, M. και Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?* (Θα κάνει τη διαφορά η επικείμενη αναμόρφωση του χρηματοπιστωτικού κανονιστικού συστήματος της Κίνας;), PIIE, Μάρτιος 2023, σ. 2· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Βλ. υποσημείωση 12.

([159]) Βλ. εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/969 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από σίδηρο, μη κραματοποιημένο χάλυβα ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/649 της Επιτροπής για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από σίδηρο, μη κραματοποιημένο χάλυβα ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 146 της 9.6.2017, σ. 17) (στο εξής: υπόθεση πλατέων προϊόντων θερμής έλασης)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/1690 της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2018, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται σε λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/1579 της Επιτροπής για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και την οριστική είσπραξη του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/163 (ΕΕ L 283 της 12.11.2018, σ. 1) (στο εξής: υπόθεση επισώτρων)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/2287 της Επιτροπής, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 458 της 22.12.2021, σ. 344) (στο εξής: υπόθεση αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση)· εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/776 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2020, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων υφασμένων και/ή ραμμένων υφασμάτων από υαλοΐνες καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και Αιγύπτου και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/492 της Επιτροπής για την επιβολή οριστικών δασμών αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων υφασμένων και/ή ραμμένων υφασμάτων από υαλοΐνες καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και Αιγύπτου (ΕΕ L 189 της 15.6.2020, σ. 33) (στο εξής: υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες)· και εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/72 της Επιτροπής, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 12 της 19.1.2022, σ. 34) (στο εξής: υπόθεση καλωδίων οπτικών ινών).

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 και Yushan Bank (China) Co. Σύμφωνα με την αντίστοιχη ανάλυση που παρατίθεται στο σημείο 3.5.1.8, θεωρήθηκε ότι οι εν λόγω τράπεζες και τα εν λόγω ιδιωτικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα λειτουργούν υπό την εποπτεία της CBRC και έχουν λάβει ανάθεση ή εντολή από την κινεζική κυβέρνηση. Δεδομένου ότι δεν παρασχέθηκε καμία πληροφορία που να υποδηλώνει το αντίθετο, η Επιτροπή συνήγαγε το ίδιο συμπέρασμα στην παρούσα έρευνα.

(469) Η Επιτροπή εξέτασε αν τα εν λόγω χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είχαν εξουσιοδοτηθεί ή λάβει εντολή από την κινεζική κυβέρνηση να χορηγούν επιδοτήσεις στον κλάδο BEV κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού.

(470) Σύμφωνα με το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο του ΠΟΕ, συντρέχει «ανάθεση» όταν μια κυβέρνηση παρέχει αρμοδιότητα σε ιδιωτικό φορέα, και «εντολή» όταν μια κυβέρνηση ασκεί την εξουσία της έναντι ενός ιδιωτικού φορέα ([160]). Και στις δύο περιπτώσεις, η κυβέρνηση χρησιμοποιεί έναν ιδιωτικό φορέα ως εντεταλμένο για την καταβολή της χρηματοδοτικής συνεισφοράς και «στις περισσότερες περιπτώσεις θα μπορούσε να αναμένεται ότι η ανάθεση ή η εντολή προς έναν ιδιωτικό φορέα περιλαμβάνει κάποια μορφή απειλής ή καταναγκασμού» ([161]). Παράλληλα, το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) δεν επιτρέπει στα μέλη να επιβάλλουν αντισταθμιστικούς δασμούς σε προϊόντα «όταν μια κυβέρνηση ασκεί απλώς τις γενικές κανονιστικές της εξουσίες» ([162]) ή όταν η παρέμβαση της κυβέρνησης «*μπορεί να παραγάγει ή να μην παραγάγει συγκεκριμένο αποτέλεσμα με βάση και μόνο τα δεδομένα πραγματικά περιστατικά και την άσκηση της ελευθερίας επιλογής από τους φορείς στην οικεία αγορά*» ([163]). Αντιθέτως, η ανάθεση ή η εντολή συνεπάγονται «*πιο ενεργό ρόλο της κυβέρνησης, ο οποίος υπερβαίνει τις απλές πράξεις παρότρυνσης*» ([164]).

(471) Η Επιτροπή σημείωσε ότι το κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τον κλάδο που αναφέρεται ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 434 έως 442 ισχύει για όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της ΛΔΚ, περιλαμβανομένων των ιδιωτικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Προς επίρρωση αυτού, ο νόμος για τις τράπεζες και διάφορες αποφάσεις της CBIRC καλύπτουν όλες τις χρηματοδοτούμενες από την Κίνα τράπεζες και τις τράπεζες με συμμετοχή ξένων κεφαλαίων υπό τη διοίκηση της CBIRC.

(472) Επιπλέον, η πλειονότητα των δανειακών συμβάσεων με ιδιωτικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είχε παρόμοιους όρους με τις συμβάσεις με κρατικές τράπεζες, και τα επιτόκια δανεισμού που παρείχαν τα ιδιωτικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ήταν παρόμοια με τα επιτόκια των κρατικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Αυτό δείχνει ότι οι εν λόγω τράπεζες χορηγούν de facto προτιμησιακούς όρους δανειοδότησης σύμφωνα με τον έλεγχο της κινεζικής κυβέρνησης επί του τραπεζικού τομέα.

(473) Η Επιτροπή, δεδομένου ότι δεν έλαβε αντίθετες πληροφορίες από τα ιδιωτικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, όσον αφορά τον κλάδο BEV, σε όλα τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων) που λειτουργούν στην Κίνα υπό την εποπτεία της NFRA έχει ανατεθεί ή δοθεί εντολή από το κράτος, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) πρώτη περίπτωση του βασικού κανονισμού, να εφαρμόζουν τις κυβερνητικές πολιτικές και να χορηγούν δάνεια με προτιμησιακά επιτόκια στον κλάδο BEV ([165]).

3.5.1.10. Αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας

(474) Σε προηγούμενες έρευνες κατά των επιδοτήσεων, η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη ότι οι εγχώριες αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας των κινεζικών εταιρειών δεν ήταν αξιόπιστες, βάσει μελέτης που δημοσιεύθηκε από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) ([166]), από την οποία προέκυψαν αποκλίσεις μεταξύ των αξιολογήσεων πιστοληπτικής ικανότητας των

([160]) WT/DS/296 [DS296 ΗΠΑ — Έρευνα για αντισταθμιστικούς δασμούς σε δυναμικές μνήμες τυχαίας προσπέλασης (DRAMS) από την Κορέα], έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου της 21ης Φεβρουαρίου 2005, σημείο 116.

([161]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, DS 296, σημείο 116.

([162]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, DS 296, σημείο 115.

([163]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, DS 296, σημείο 114, η οποία συμφωνεί με την έκθεση της ειδικής ομάδας, DS 194, σημείο 8.31 σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα.

([164]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, DS 296, σημείο 115.

([165]) Βλ. τις υποθέσεις που αναφέρονται στην υποσημείωση 12 ανωτέρω.

([166]) Έγγραφο εργασίας του ΔΝΤ με τίτλο «Resolving China's Corporate Debt Problem» (Επίλυση του προβλήματος του εταιρικού χρέους της Κίνας), των Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphaël Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, Οκτώβριος 2016, WP/16/203.

κινεζικών οργανισμών και των διεθνών οργανισμών. Πράγματι, σύμφωνα με το ΔΝΤ, άνω του 90 % των κινεζικών ομολόγων αξιολογούνται από ΑΑ έως ΑΑΑ από τους τοπικούς οργανισμούς αξιολόγησης. Τα στοιχεία αυτά δεν είναι συγκρίσιμα με άλλων αγορών, όπως οι αγορές της ΕΕ ή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (στο εξής: ΗΠΑ). Για παράδειγμα, λιγότερο από το 2 % των επιχειρήσεων έχουν τόσο υψηλή αξιολόγηση στην αγορά των ΗΠΑ. Συνεπώς, οι κινεζικοί οργανισμοί αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας έτειναν υπερβολικά προς το υψηλότερο άκρο της κλίμακας αξιολόγησης. Οι οργανισμοί αυτοί χρησιμοποιούν ιδιαίτερα ευρείες κλίμακες αξιολόγησης και συνηθίζουν να συγκεντρώνουν ομόλογα με σημαντικά διαφορετικό κίνδυνο αθέτησης σε μία ευρεία κατηγορία αξιολόγησης ([167]). Σύμφωνα με το πληροφοριακό δελτίο του 2021 για την αγορά ομολόγων της Κίνας από το Bloomberg ([168]), στην αγορά ομολόγων κυριαρχούν πέντε κινεζικοί τοπικοί οργανισμοί αξιολόγησης: οι China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance και Golden credit rating, ενώ το 90 % περίπου των ομολόγων αξιολογούνται με ΑΑΑ από τους τοπικούς οργανισμούς αξιολόγησης. Ωστόσο, πολλοί από τους εκδότες έχουν λάβει χαμηλότερη αξιολόγηση από την S&P Global, ήτοι Α και BBB ([169]).

(475) Επιπλέον, οι ξένοι οργανισμοί αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας, όπως οι Standard & Poor's και Moody's, εφαρμόζουν κατά κανόνα προσαύξηση επί της πιστοληπτικής ικανότητας αναφοράς του εκδότη, βάσει εκτίμησης της στρατηγικής σπουδαιότητας της επιχείρησης για την κινεζική κυβέρνηση και της ισχύος τυχόν έμμεσης εγγύησης, όταν αξιολογούν κινεζικά ομόλογα που έχουν εκδοθεί στο εξωτερικό ([170]).

(476) Για τη συμπλήρωση της ανάλυσης αυτής, προηγούμενες υποθέσεις έδειξαν ότι η κινεζική κυβέρνηση δύναται επίσης να ασκεί επιρροή στην αγορά αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας.

(477) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που προσκόμισε η κινεζική κυβέρνηση σε προηγούμενες υποθέσεις, στην κινεζική αγορά ομολόγων δραστηριοποιούνταν 14 οργανισμοί αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας, συμπεριλαμβανομένων 12 εγχώριων οργανισμών αξιολόγησης. Δεύτερον, δεν υφίσταται ελεύθερη πρόσβαση στην κινεζική αγορά αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Πρόκειται ουσιαστικά για κλειστή αγορά, στον βαθμό που οι οργανισμοί αξιολόγησης, πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων τους, θα πρέπει να εγκριθούν από τη Ρυθμιστική Αρχή Κεφαλαιαγοράς της Κίνας (στο εξής: CSRC) ή την PBOC ([171]). Στα μέσα του 2017 η PBOC ανακοίνωσε ότι επρόκειτο να επιτραπεί στους οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας του εξωτερικού να διενεργούν αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας σε τμήμα της εγχώριας αγοράς ομολόγων, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ωστόσο, οι εν λόγω οργανισμοί αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας ακολουθούν τις κινεζικές κλίμακες αξιολόγησης οι οποίες, συνεπώς, δεν είναι ανάλογες με τις αξιολογήσεις διεθνών οργανισμών, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 475.

(478) Τέλος, έρευνα που διενεργήθηκε από την Allianz Global Investors το 2021 επιβεβαιώνει τα συμπεράσματα της Επιτροπής, αναφέροντας ότι *«το εγχώριο σύστημα αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας της Κίνας διαφέρει από τις διεθνείς συμβάσεις αξιολόγησης. Για παράδειγμα, τα εγχώρια ομόλογα με κατάταξη AA+ θα αξιολογούνταν συνήθως ως "υψηλής απόδοσης" σε διεθνή κλίμακα»* ([172]).

(479) Τέλος, ο ΟΟΣΑ επισήμανε το 2022 ότι *«οι ελλείψεις στην αγορά αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας, συμπεριλαμβανομένων των υπερδιογκωμένων αξιολογήσεων και των ανεπαρκών συστημάτων προειδοποίησης, εμποδίζουν την υγιή ανάπτυξη της αγοράς ομολόγων»* ([173]).

(480) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ([174]) ότι, αφενός, το κινεζικό σύστημα αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι καθοδηγείται αποκλειστικά από τις δυνάμεις της αγοράς και, αφετέρου, λειτουργεί σε στρεβλωμένη βάση.

(481) Στο πλαίσιο της κατάστασης που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 474 έως 478, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι κινεζικές αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας δεν παρέχουν αξιόπιστη εκτίμηση του πιστωτικού κινδύνου του υποκείμενου στοιχείου ενεργητικού. Οι αξιολογήσεις αυτές χαρακτηρίζονταν επίσης από στρέβλωση λόγω των στόχων πολιτικής για προώθηση βασικών στρατηγικών κλάδων παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV.

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

([168]) Πληροφοριακό δελτίο του 2021 για την αγορά ομολόγων της Κίνας, https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf.

([169]) Πληροφοριακό δελτίο του 2021 για την αγορά ομολόγων της Κίνας, υποσημείωση 59, σ. 31.

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

([171]) Βλ. υποσημείωση 71 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/72 της Επιτροπής, της 18ης Ιανουαρίου 2022, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/2011 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

([172]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf.

([173]) Βλ. OECD Economic Surveys: China (Οικονομικές έρευνες ΟΟΣΑ: Κίνα), Μάρτιος 2022, σ. 34-35· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf

([174]) Βλ. Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τις σημαντικές στρεβλώσεις στην οικονομία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τους σκοπούς των ερευνών εμπορικής άμυνας), [SWD(2024) 91 final της 10ης Απριλίου 2024] (στο εξής: έκθεση για την Κίνα) — κεφάλαιο 6, σ. 156-160.

3.5.2. *Προτιμησιακή χρηματοδότηση: δάνεια*

3.5.2.1. Τύποι δανείων

1) Βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα δάνεια

(482) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εταιρείες και στους τρεις ομίλους του δείγματος χρησιμοποιούσαν διάφορα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα δάνεια για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους. Τα δάνεια αυτά χρησιμοποιούνταν κυρίως για την καθημερινή λειτουργία, για την κάλυψη αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης, για ειδικά έργα, για επενδύσεις ή προς αντικατάσταση άλλων δανείων. Οι όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος χρησιμοποιούσαν επίσης βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες εξαγωγικές πιστώσεις.

2) Δάνεια με ειδικό σκοπό την αντικατάσταση άλλων δανείων (ανακυκλούμενα δάνεια)

(483) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ένας από τους ομίλους του δείγματος συνήψε δάνεια με συγκεκριμένο σκοπό να αντικαταστήσει το κεφάλαιο που αποπληρώθηκε για τα δάνεια κατά την ημερομηνία λήξης με νέο κεφάλαιο από νέα δάνεια. Τα ανακυκλούμενα δάνεια αποτελούν συνήθως ένδειξη προβλημάτων ρευστότητας του δανειολήπτη και εμπεριέχουν μεγαλύτερη έκθεση σε κίνδυνο για τις τράπεζες που τα χορηγούν. Η Επιτροπή, όπως είχε συμπεράνει και σε προηγούμενες έρευνες ([175]), διαπίστωσε ότι με την πρακτική αυτή ορισμένες εταιρείες θα μπορούσαν να αναδιοργανώσουν τις υποχρεώσεις τους και να λάβουν τα κεφάλαια χωρίς τα οποία δεν θα ήταν σε θέση να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις πληρωμής τους, γεγονός που αποδεικνύει, ως εκ τούτου, προβλήματα αποπληρωμής χρεών.

3) Χρηματοδότηση με στόχο την αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου χρέους

(484) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ορισμένες εταιρείες του δείγματος εξέδωσαν ομόλογα με ειδικό σκοπό την εξόφληση χρεών, συγκεκριμένα δανείων. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, με την αναδιάρθρωση του χρέους τους μέσω αυτού του μέσου, ορισμένες εταιρείες μπορούσαν να αναδιοργανώσουν και να αναβάλουν τις υποχρεώσεις τους, καθώς και να λάβουν τα κεφάλαια χωρίς τα οποία δεν θα ήταν σε θέση να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις πληρωμής τους, γεγονός που αποδεικνύει, ως εκ τούτου, προβλήματα άντλησης κεφαλαίων.

(485) Η χρήση ομολόγων για τον σκοπό αυτό εγείρει ανησυχίες ως προς την ικανότητα μιας συγκεκριμένης εταιρίας να εξοφλήσει τις οφειλές της και, ως εκ τούτου, προκαλεί αμφιβολίες όχι μόνο ως προς τη βραχυπρόθεσμη ρευστότητά της αλλά και τη μακροπρόθεσμη φερεγγυότητά της. Επομένως, η ύπαρξη ομολόγων που εκδόθηκαν με σκοπό την εξόφληση δανείων σε μια συγκεκριμένη εταιρεία θεωρήθηκε ένδειξη ότι η εταιρεία βρίσκεται σε χειρότερη οικονομική κατάσταση απ' ό,τι εκ πρώτης όψεως θα συναγόταν από τις οικονομικές καταστάσεις της, και ότι υφίσταται πρόσθετος κίνδυνος που συνδέεται με τη βραχυπρόθεσμη και τη μακροπρόθεσμη χρηματοδότησή της.

3.5.2.2. Ατομικός χαρακτήρας

(486) Όπως καταδεικνύεται στο σημείο 3.5.1.5, διάφορα νομικά έγγραφα, τα οποία αφορούν ειδικά εταιρείες του τομέα BEV, καθοδηγούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να χορηγούν δάνεια με προτιμησιακά επιτόκια στον κλάδο BEV. Τα έγγραφα αυτά καταδεικνύουν ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρέχουν προτιμησιακή χρηματοδότηση μόνο σε περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων ή κλάδων παραγωγής, που συμμορφώνονται με τις σχετικές πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης. Η Επιτροπή έκρινε ότι η αναφορά στον κλάδο BEV είναι επαρκώς σαφής, καθώς ο εν λόγω κλάδος προσδιορίζεται είτε με την ονομασία του είτε με μνεία του προϊόντος που κατασκευάζει ή της ευρύτερης ομάδας κλάδων στην οποία ανήκει.

([175]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/969 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από σίδηρο, μη κραματοποιημένο χάλυβα ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/649 της Επιτροπής για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από σίδηρο, μη κραματοποιημένο χάλυβα ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 146 της 9.6.2017, σ. 17) (στο εξής: υπόθεση πλατέων προϊόντων θερμής έλασης)· εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/1690 της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2018, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται σε λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/1579 της Επιτροπής για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και την οριστική είσπραξη του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/163 (ΕΕ L 283 της 12.11.2018, σ. 1) (στο εξής: υπόθεση επισώτρων)· και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/776 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2020, για την επιβολή οριστικών αντισταθμιστικών δασμών στις εισαγωγές ορισμένων υφασμένων και/ή ραμμένων υφασμάτων από υαλοΐνες καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και Αιγύπτου και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/492 της Επιτροπής για την επιβολή οριστικών δασμών αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων υφασμένων και/ή ραμμένων υφασμάτων από υαλοΐνες καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και Αιγύπτου (ΕΕ L 189 της 15.6.2020, σ. 33) (στο εξής: υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες).

3.5.2.3. Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(487) Η Επιτροπή υπολόγισε το ποσό της αντισταθμίσιμης επιδότησης με βάση το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες είναι η διαφορά μεταξύ του ποσού των τόκων που έχει καταβάλει η εταιρεία για το προτιμησιακό δάνειο και του ποσού το οποίο θα είχε καταβάλει η ίδια εταιρεία για ένα ανάλογο εμπορικό δάνειο το οποίο θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσει στην αγορά.

(488) Όπως εξηγείται στα σημεία 3.5.1 έως 3.5.2 ανωτέρω, τα δάνεια που χορηγήθηκαν από τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα αντανακλούν τη σημαντική κυβερνητική παρέμβαση και δεν ανταποκρίνονται στα επιτόκια που θα ίσχυαν κανονικά σε μια λειτουργούσα αγορά.

(489) Οι όμιλοι εταιρειών του δείγματος διέφεραν ως προς τη γενική οικονομική τους κατάσταση. Καθένας από αυτούς ωφελήθηκε κατά την περίοδο έρευνας από διαφορετικά είδη δανείων με διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς τη διάρκεια, τις εξασφαλίσεις, τις εγγυήσεις και άλλους όρους. Για τους δύο αυτούς λόγους, για κάθε εταιρεία ίσχυε μέσο επιτόκιο με βάση το σύνολο των δανείων που είχε λάβει.

(490) Η Επιτροπή προέβη σε επιμέρους αξιολόγηση της οικονομικής κατάστασης κάθε ομίλου παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος ώστε να αποτυπωθούν αυτές οι ιδιαιτερότητες. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή ακολούθησε τη μεθοδολογία υπολογισμού της προτιμησιακής χρηματοδότησης μέσω δανείων που καθορίστηκε κατά την έρευνα κατά των επιδοτήσεων αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση καταγωγής ΛΔΚ, καθώς και κατά την έρευνα κατά των επιδοτήσεων πλατέων προϊόντων θερμής έλασης από χάλυβα καταγωγής ΛΔΚ, τις έρευνες κατά των επιδοτήσεων επισώτρων καταγωγής ΛΔΚ, ορισμένων υφασμένων και/ή ραμμένων υφασμάτων από υαλοΐνες καταγωγής ΛΔΚ και καλωδίων οπτικών ινών καταγωγής ΛΔΚ ([176]), όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις κατωτέρω. Ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή υπολόγισε το όφελος που προέκυψε από την προτιμησιακή χρηματοδότηση μέσω δανείων για κάθε όμιλο παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος σε ατομική βάση, και κατένειμε το σχετικό όφελος στο υπό έρευνα προϊόν.

1) Όμιλος BYD

(491) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο όμιλος BYD αξιολογήθηκε με ΑΑΑ από κινεζικό οργανισμό αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας το 2020. Υπό το πρίσμα των συνολικών στρεβλώσεων των αξιολογήσεων από κινεζικούς οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας που αναφέρονται στο σημείο 3.5.1.10, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω αξιολόγηση δεν είναι αξιόπιστη.

(492) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 452 έως 459, τα κινεζικά δανειοδοτούντα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν παρείχαν αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας. Ως εκ τούτου, προκειμένου να τεκμηριωθεί το όφελος, η Επιτροπή έπρεπε να αξιολογήσει κατά πόσον τα επιτόκια των δανείων που χορηγήθηκαν στον όμιλο BYD ήταν αντίστοιχα μ' αυτά της αγοράς.

(493) Η οικονομική κατάσταση του ομίλου BYD παρουσιάστηκε εν γένει κερδοφόρα, με περιθώριο κέρδους περίπου 6 % σύμφωνα με τους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς του. Ο όμιλος χρησιμοποιούσε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο δανεισμό για να χρηματοδοτεί τις δραστηριότητές του. Η Επιτροπή αξιολόγησε την κατάσταση της βραχυπρόθεσμης ρευστότητας και της μακροπρόθεσμης φερεγγυότητας της εταιρείας.

(494) Ως προς τη βραχυπρόθεσμη ρευστότητα, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τον δείκτη κυκλοφοριακής ρευστότητας. Ο δείκτης αυτός μετρά την ικανότητα της εταιρείας να πληρώνει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένου του βραχυπρόθεσμου χρέους.

(495) Ο δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας της εταιρείας ήταν στο 0,89 το 2021, μειώθηκε στο 0,75 το 2022 και στη συνέχεια μειώθηκε περαιτέρω στο 0,68 την περίοδο έρευνας. Παρά την αξιολόγηση ΑΑΑ που έλαβε η εταιρεία το 2020, το κυκλοφορούν ενεργητικό της εταιρείας δεν επαρκούσε για την εξόφληση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Αυτό δεν δικαιολογεί την υψηλή πιστοληπτική ικανότητα, για την οποία μια εταιρεία θα πρέπει να παρουσιάζει δείκτη τουλάχιστον 2.

(496) Με βάση τον συγκεκριμένο δείκτη βραχυπρόθεσμης ρευστότητας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω εταιρεία παρουσίαζε προβλήματα βραχυπρόθεσμης ρευστότητας, με αποτέλεσμα να έχει προφίλ οφειλέτη υψηλού κινδύνου.

([176]) ΕΕ L 458 της 22.12.2021, σ. 344, αιτιολογική σκέψη 237 (στο εξής: υπόθεση αλουμινόχαρτου)· ΕΕ L 146 της 9.6.2017, σ. 17, αιτιολογικές σκέψεις 152 έως 244 (στο εξής: υπόθεση πλατέων προϊόντων θερμής έλασης»)· ΕΕ L 283 της 12.11.2018, σ. 1, αιτιολογική σκέψη 236 (στο εξής: υπόθεση επισώτρων)· ΕΕ L 189 της 15.6.2020, σ. 33, αιτιολογική σκέψη 300 (στο εξής: υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες) και ΕΕ L 12 της 19.1.2022, σ. 75, αιτιολογική σκέψη 294 (στο εξής: υπόθεση καλωδίων οπτικών ινών).

(497) Για την αξιολόγηση του κινδύνου μακροπρόθεσμης φερεγγυότητας, η Επιτροπή βασίστηκε στον δείκτη χρέους. Αυτός ο δείκτης μετρά την ικανότητα της εταιρείας να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της όσον αφορά το μακροπρόθεσμο χρέος. Χρησιμοποιείται από δανειστές και επενδυτές ομολόγων κατά την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της εταιρείας.

(498) Ο δείκτης χρέους μετρά το ύψος των υποχρεώσεων, ιδίως του μακροπρόθεσμου χρέους. Η εταιρεία είχε υψηλό δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια της τάξης του 0,78, κάτι που καταδεικνύει το γεγονός ότι η εταιρεία χρηματοδοτεί τη δραστηριότητά της μέσω δανεισμού. Επίσης, ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια αυξανόταν συνεχώς, από 0,67 το 2021 σε 0,78 την περίοδο έρευνας, κάτι που αποδεικνύει ότι η εταιρεία χρηματοδοτεί όλο και μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητάς της κυρίως μέσω δανεισμού. Όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια τόσο υψηλότερος είναι ο χρηματοοικονομικός κίνδυνος της εταιρείας, κάτι που σημαίνει ότι η εταιρεία ενδέχεται να δυσκολευτεί περισσότερο να εξυπηρετήσει τα υφιστάμενα χρέη της.

(499) Ως εκ τούτου, δεδομένων των ζητημάτων ρευστότητας και φερεγγυότητας που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 495 έως 498, η Επιτροπή έκρινε ότι η εταιρεία δεν ήταν σε εύρωστη οικονομική κατάσταση και ότι παρουσίαζε προφίλ υψηλού κινδύνου για τους δυνητικούς δανειστές και επενδυτές.

(500) Επιπλέον, η Επιτροπή ανέλυσε τον δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια των επιμέρους εταιρειών με το υψηλότερο ποσοστό οικονομικών οφελών και διαπίστωσε ότι ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια των εν λόγω εταιρειών το 2022 κυμαινόταν από 0,71 έως 0,97.

(501) Κατόπιν των ανωτέρω, και λαμβανομένων υπόψη των συνολικών στρεβλώσεων των κινεζικών αξιολογήσεων πιστοληπτικής ικανότητας που αναφέρονται στο σημείο 3.5.1.10, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας AAA που έλαβε ο όμιλος BYD δεν είναι αξιόπιστη.

(502) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η συνολική οικονομική κατάσταση του ομίλου αντιστοιχεί σε αξιολόγηση B, η οποία δεν εντάσσεται πλέον στην κατηγορία «επενδυτικός βαθμός».

(503) Με βάση τα δημόσια διαθέσιμα στοιχεία του Bloomberg, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως δείκτη αναφοράς το ασφάλιστρο που αναμένεται για ομόλογα που εκδίδονται από εταιρείες με αξιολόγηση B, το οποίο εφάρμοσε στο επιτόκιο αναφοράς δανεισμού της PBOC ή, μετά τις 20 Αυγούστου 2019, στο βασικό επιτόκιο δανεισμού, όπως αυτό ανακοινώθηκε από το NIFC ([177]), προκειμένου να καθορίσει το επιτόκιο της αγοράς.

(504) Η εν λόγω προσαύξηση προσδιορίστηκε υπολογίζοντας τη σχετική διαφορά ανάμεσα στον δείκτη εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US AA και στον δείκτη εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US BB, με βάση τα δεδομένα Bloomberg για τους βιομηχανικούς κλάδους. Η σχετική διαφορά που υπολογίστηκε κατ' αυτόν τον τρόπο προστέθηκε στη συνέχεια στο επιτόκιο αναφοράς δανεισμού που δημοσίευσε η PBOC ή, μετά τις 20 Αυγούστου 2019, στο βασικό επιτόκιο δανεισμού που δημοσίευσε το NIFC, κατά την ημερομηνία χορήγησης του δανείου ([178]) και για την ίδια διάρκεια με το εν λόγω δάνειο. Αυτό πραγματοποιήθηκε χωριστά για κάθε δάνειο που χορηγήθηκε στον όμιλο εταιρειών.

(505) Όσον αφορά τα δάνεια που εκφράζονται σε ξένα νομίσματα, ισχύει η ίδια κατάσταση αναφορικά με τις στρεβλώσεις της αγοράς και την απουσία έγκυρων αξιολογήσεων πιστοληπτικής ικανότητας, διότι τα δάνεια αυτά χορηγούνται από τα ίδια κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Κατά συνέπεια, όπως διαπιστώθηκε προηγουμένως, χρησιμοποιήθηκαν εταιρικά ομόλογα με κατάταξη B τα οποία είχαν εκδοθεί στα σχετικά νομίσματα κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας προκειμένου να καθοριστεί κατάλληλος δείκτης αναφοράς.

2) Όμιλος Geely

(506) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 452 έως 459, τα κινεζικά δανειοδοτούντα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν παρείχαν αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας. Ως εκ τούτου, προκειμένου να τεκμηριωθεί το όφελος, η Επιτροπή έπρεπε να αξιολογήσει κατά πόσον τα επιτόκια των δανείων που χορηγήθηκαν στον όμιλο Geely ήταν αντίστοιχα μ' αυτά της αγοράς.

(507) Ο όμιλος Geely ανέφερε κερδοφόρα οικονομική κατάσταση με περιθώριο κέρδους 3 % σύμφωνα με τους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς του. Ωστόσο, η κερδοφορία μειώθηκε σε σύγκριση με το 2021. Ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων, που είναι η ικανότητα του ομίλου να μετατρέπει το μετοχικό κεφάλαιο σε καθαρό κέρδος, μειώθηκε από 8 % το 2021 σε 5 % στο τέλος της περιόδου έρευνας.

(508) Ο όμιλος Geely χρησιμοποιούσε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο δανεισμό για να χρηματοδοτεί τις δραστηριότητές του. Η Επιτροπή αξιολόγησε την κατάσταση της εταιρείας ως προς τη βραχυπρόθεσμη ρευστότητα και τη μακροπρόθεσμη φερεγγυότητά της.

([177]) Βλ. αιτιολογική σκέψη (453) ανωτέρω.

([178]) Σε περίπτωση δανείων με σταθερό επιτόκιο. Για τα δάνεια με μεταβλητό επιτόκιο, ελήφθη υπόψη το επιτόκιο αναφοράς της PBOC κατά τη διάρκεια της ΠΕ.

(509) Όσον αφορά τη βραχυπρόθεσμη ρευστότητα, ο όμιλος παρουσίασε μέσο όρο κυκλοφοριακής ρευστότητας της τάξης του 1,03 κατά την περίοδο έρευνας. Παρότι ο δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας είναι ελαφρώς υψηλότερος του 1, τα στοιχεία κυκλοφορούντος ενεργητικού της εταιρείας μόλις που αρκούν για να εξυπηρετεί τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, δηλ. δεν μπορούν να δικαιολογήσουν υψηλή αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας, για την οποία η εταιρεία θα έπρεπε να παρουσιάζει δείκτη τουλάχιστον 2. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας της εταιρείας ήταν 0,79 κατά το τέλος της ΠΕ, 0,76 το 2022 και 0,79 το 2021, ενώ ως αναφορά θεωρείται δείκτης άμεσης ρευστότητας τουλάχιστον 1. Στην ουσία, μια εταιρεία που έχει δείκτη άμεσης ρευστότητας κάτω από 1 ενδέχεται να μην είναι σε θέση να αποπληρώσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της βραχυπρόθεσμα. Ο δείκτης ταμειακής ρευστότητας της εταιρείας ήταν κατά μέσο όρο 0,4 κατά την ΠΕ· ως εκ τούτου, η εταιρεία δεν διέθετε επαρκή ταμειακά διαθέσιμα για να αποπληρώνει τις βραχυπρόθεσμες οφειλές της. Με βάση τους δείκτες βραχυπρόθεσμης ρευστότητας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω εταιρεία παρουσίαζε προβλήματα βραχυπρόθεσμης ρευστότητας, με αποτέλεσμα να έχει προφίλ οφειλέτη υψηλού κινδύνου.

(510) Ως προς το μακροπρόθεσμο χρέος, ο όμιλος Geely είχε υψηλό λόγο χρέους προς ενεργητικό, 0,69, που σημαίνει ότι το 69 % των στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας χρηματοδοτείται με δανεισμό. Ο λόγος χρέους προς ίδια κεφάλαια ήταν 2,1 το 2021, 2,11 το 2022 και 2,22 κατά το τέλος της ΠΕ, γεγονός που υποδηλώνει ότι η εταιρεία χρηματοδοτεί τις δραστηριότητές της κυρίως με δανεισμό. Όσο υψηλότεροι είναι οι λόγοι χρέους προς ενεργητικό και χρέους προς ίδια κεφάλαια, τόσο υψηλότερος είναι ο χρηματοοικονομικός κίνδυνος της εταιρείας. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, μία από τις εταιρείες του ομίλου (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) συνήψε συμφωνία κεφαλαιοποίησης χρέους με κρατικές τράπεζες, προκειμένου να βελτιώσει τη διάρθρωση του χρέους της. Στο πλαίσιο μιας τέτοιας συμφωνίας, η εταιρεία θα μπορούσε να μετατρέψει ένα μέρος του χρέους της προς κρατικές τράπεζες σε μετοχές και, ως εκ τούτου, να μειώσει το παθητικό στον ισολογισμό της.

(511) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο όμιλος Geely συνήψε δάνεια με ειδικό σκοπό την αντικατάσταση δανείων. Όπως εξηγείται στο σημείο 3.5.2.1, η ύπαρξη ανακυκλούμενων δανείων θεωρείται ένδειξη πρόσθετων κινδύνων που σχετίζονται με προβλήματα ρευστότητας.

(512) Ομοίως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο όμιλος Geely εξέδωσε ομόλογα με σκοπό την αναδιάρθρωση του χρέους. Στην προκειμένη περίπτωση, όπως εξηγείται στο σημείο 4, η Επιτροπή θεώρησε το στοιχείο αυτό ως ένδειξη ότι ο εν λόγω όμιλος βρίσκεται σε χειρότερη οικονομική κατάσταση απ' ό,τι θα συναγόταν, εκ πρώτης όψεως, από τις οικονομικές καταστάσεις του, και ότι υφίσταται πρόσθετος κίνδυνος που συνδέεται με τη βραχυπρόθεσμη και τη μακροπρόθεσμη χρηματοδότησή του.

(513) Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο όμιλος Geely αξιολογήθηκε με AAA από κινεζικό οργανισμό αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Υπό το πρίσμα των συνολικών στρεβλώσεων των αξιολογήσεων από κινεζικούς οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας που αναφέρονται στο σημείο 3.5.1.10, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω αξιολόγηση δεν είναι αξιόπιστη.

(514) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η συνολική οικονομική κατάσταση του ομίλου αντιστοιχεί σε αξιολόγηση B. Σύμφωνα με τους ορισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας της Standard & Poor's, ένας οφειλέτης με κατάταξη «B» είναι πιο ευάλωτος από τους οφειλέτες με κατάταξη «BB», αλλά εξακολουθεί να διατηρεί την ικανότητα να ανταποκρίνεται στις οικονομικές του υποχρεώσεις. Ωστόσο, δυσμενείς επιχειρηματικές, χρηματοδοτικές ή οικονομικές συνθήκες ενδέχεται να αμβλύνουν την ικανότητα ή τη βούληση του οφειλέτη να ανταποκριθεί στις οικονομικές του δεσμεύσεις. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω δείκτης αναφοράς θεωρείται κατάλληλος ώστε να αντικατοπτρίζει τον πρόσθετο κίνδυνο που προκύπτει από τη χρήση ανακυκλούμενων δανείων και ομολόγων που εκδίδονται για σκοπούς αναδιάρθρωσης χρέους.

(515) Το ασφάλιστρο που αναμένεται για ομόλογα που εκδίδονται από εταιρείες με αξιολόγηση B εφαρμόστηκε στη συνέχεια στο επιτόκιο αναφοράς δανεισμού της PBOC, ή μετά τις 20 Αυγούστου 2019, στο βασικό επιτόκιο δανεισμού που δημοσιεύει το NIFC, ώστε να καθοριστεί το επιτόκιο της αγοράς.

(516) Η εν λόγω προσαύξηση προσδιορίστηκε με τον υπολογισμό της σχετικής διαφοράς ανάμεσα στον δείκτη εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US AA και στον δείκτη εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US BB, με βάση τα δεδομένα του Bloomberg για τους βιομηχανικούς κλάδους. Η σχετική διαφορά που υπολογίστηκε κατ' αυτόν τον τρόπο προστέθηκε στη συνέχεια στο επιτόκιο αναφοράς δανεισμού που δημοσίευσε η PBOC ή, μετά τις 20 Αυγούστου 2019, στο βασικό επιτόκιο δανεισμού που δημοσίευσε το NIFC, κατά την ημερομηνία χορήγησης του δανείου και για την ίδια διάρκεια με το σχετικό δάνειο. Η διαδικασία αυτή εφαρμόστηκε χωριστά για κάθε δάνειο και χρηματοδοτική μίσθωση που χορηγήθηκε στην εταιρεία.

(517) Όσον αφορά τα δάνεια που εκφράζονται σε ξένα νομίσματα στη ΛΔΚ, ισχύει η ίδια κατάσταση αναφορικά με τις στρεβλώσεις της αγοράς και την απουσία έγκυρων αξιολογήσεων πιστοληπτικής ικανότητας, διότι τα δάνεια αυτά χορηγούνται από τα ίδια κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Κατά συνέπεια, όπως διαπιστώθηκε προηγουμένως, χρησιμοποιήθηκαν εταιρικά ομόλογα με κατάταξη B τα οποία είχαν εκδοθεί στα σχετικά νομίσματα κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας προκειμένου να καθοριστεί κατάλληλος δείκτης αναφοράς.

3) Όμιλος SAIC

(518) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 452 έως 459 ανωτέρω, τα κινεζικά δανειοδοτούντα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν παρείχαν αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας. Ως εκ τούτου, προκειμένου να τεκμηριωθεί το όφελος, η Επιτροπή έπρεπε να αξιολογήσει κατά πόσον τα επιτόκια των δανείων που χορηγήθηκαν στον όμιλο Geely ήταν αντίστοιχα μ' αυτά της αγοράς.

(519) Η SAIC Motor Corporation Limited ανέφερε σε ενοποιημένο επίπεδο ομίλου κερδοφόρα οικονομική κατάσταση με περιθώριο κέρδους 4 % σύμφωνα με τους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς της. Ωστόσο, η κερδοφορία μειώθηκε σε σύγκριση με το 2021. Ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων, που είναι η ικανότητα του ομίλου να μετατρέπει το μετοχικό κεφάλαιο σε καθαρό κέρδος, μειώθηκε από 13 % το 2021 σε 8 % στο τέλος του 2022.

(520) Η SAIC Motor Corporation Limited χρησιμοποιούσε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο δανεισμό για να χρηματοδοτεί τις δραστηριότητές της. Η Επιτροπή αξιολόγησε την κατάσταση της εταιρείας ως προς τη βραχυπρόθεσμη ρευστότητα και τη μακροπρόθεσμη φερεγγυότητά της.

(521) Όσον αφορά τη βραχυπρόθεσμη ρευστότητα, ο όμιλος παρουσίασε μέσο όρο κυκλοφοριακής ρευστότητας της τάξης του 1,07 το 2022. Παρότι ο δείκτης κυκλοφοριακής ρευστότητας είναι ελαφρώς υψηλότερος του 1, το κυκλοφορούν ενεργητικό του ομίλου μόλις που αρκεί για να εξυπηρετεί τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, δηλ. δεν μπορεί να δικαιολογήσει υψηλή αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας, για την οποία η εταιρεία θα πρέπει να παρουσιάζει δείκτη τουλάχιστον 2. Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας της εταιρείας ήταν 0,87 το 2022 και 0,97 το 2021, ενώ ως αναφορά θεωρείται δείκτης άμεσης ρευστότητας τουλάχιστον 1. Στην ουσία, μια εταιρεία που έχει δείκτη άμεσης ρευστότητας κάτω από 1 ενδέχεται να μην είναι σε θέση να αποπληρώσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της βραχυπρόθεσμα. Ο δείκτης ρευστότητας του ομίλου ήταν κατά μέσο όρο 0,4 το 2022. Ως εκ τούτου, ο όμιλος δεν διέθετε επαρκή ταμειακά διαθέσιμα για να αποπληρώνει τις βραχυπρόθεσμες οφειλές του. Με βάση τους δείκτες βραχυπρόθεσμης ρευστότητας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο εν λόγω όμιλος παρουσίαζε προβλήματα βραχυπρόθεσμης ρευστότητας, με αποτέλεσμα να έχει προφίλ οφειλέτη υψηλού κινδύνου.

(522) Ως προς το μακροπρόθεσμο χρέος, η SAIC Motor Corporation Limited σε ενοποιημένο επίπεδο είχε υψηλό λόγο χρέους προς ενεργητικό (0,66), που σημαίνει ότι το 66 % των στοιχείων ενεργητικού του ομίλου χρηματοδοτούνται με δανεισμό. Ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια ήταν 1,79 το 2021 και 1,94 το 2022, γεγονός που υποδηλώνει ότι η εταιρεία χρηματοδοτεί τις δραστηριότητές της κυρίως μέσω δανειοληψίας. Όσο υψηλότεροι είναι οι λόγοι χρέους προς ενεργητικό και χρέους προς ίδια κεφάλαια, τόσο υψηλότερος είναι ο χρηματοοικονομικός κίνδυνος της εταιρείας. Επιπλέον, κατά την περίοδο μεταξύ 2009 και 2015, δύο από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του ομίλου [SAIC Maxus Automotive Company Limited και Nanjing Automobile (Group) Corporation] συνήψαν τέσσερις συμφωνίες κεφαλαιοποίησης χρέους με κρατικές τράπεζες, προκειμένου να βελτιώσουν τη διάρθρωση του χρέους τους. Στο πλαίσιο μιας τέτοιας συμφωνίας, οι εταιρείες θα μπορούσαν να μετατρέψουν ένα μέρος του χρέους τους προς κρατικές τράπεζες σε μετοχές και, ως εκ τούτου, να μειώσουν το παθητικό στον ισολογισμό τους. Επιπλέον, το 2017 η SAIC Motor Corporation Limited επωφελήθηκε από εισφορά μετοχικού κεφαλαίου στην οποία συμμετείχαν, μεταξύ άλλων, κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η οποία είχε και πάλι θετικό αντίκτυπο στη διάρθρωση του χρέους του ομίλου. Μολονότι τα γεγονότα αυτά έλαβαν χώρα πριν από την περίοδο έρευνας, είχαν διαρκή διαρθρωτική επίπτωση στον ισολογισμό.

(523) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο όμιλος συνήψε δάνεια με ειδικό σκοπό την αντικατάσταση δανείων. Όπως εξηγείται στο σημείο 3.4.2.1, η ύπαρξη ανακυκλούμενων δανείων θεωρείται ένδειξη πρόσθετων κινδύνων που σχετίζονται με προβλήματα ρευστότητας.

(524) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η SAIC Motor Corporation Limited αξιολογήθηκε με AAA από κινεζικό οργανισμό αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Υπό το πρίσμα των συνολικών στρεβλώσεων των αξιολογήσεων από κινεζικούς οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας που αναφέρονται στο σημείο 3.4.1.9, καθώς και της οικονομικής κατάστασης του ομίλου όπως περιγράφεται παραπάνω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω αξιολόγηση δεν είναι αξιόπιστη.

(525) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η συνολική οικονομική κατάσταση του ομίλου αντιστοιχεί σε αξιολόγηση B. Σύμφωνα με τους ορισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας της Standard & Poor's, ένας οφειλέτης με κατάταξη «B» είναι πιο ευάλωτος από τους οφειλέτες με κατάταξη «BB», αλλά εξακολουθεί να διατηρεί την ικανότητα να ανταποκρίνεται στις οικονομικές του υποχρεώσεις. Ωστόσο, δυσμενείς επιχειρηματικές, χρηματοδοτικές ή οικονομικές συνθήκες ενδέχεται να αμβλύνουν την ικανότητα ή τη βούληση του οφειλέτη να ανταποκριθεί στις οικονομικές του δεσμεύσεις. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω δείκτης αναφοράς θεωρείται κατάλληλος ώστε να αντικατοπτρίζει τον πρόσθετο κίνδυνο που προκύπτει από τη χρήση ανακυκλούμενων δανείων και ομολόγων που εκδίδονται για σκοπούς αναδιάρθρωσης χρέους.

(526) Επομένως, η εν λόγω προσαύξηση προσδιορίστηκε με τον υπολογισμό της σχετικής διαφοράς ανάμεσα στον δείκτη εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US AA και στον δείκτη εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US BB, με βάση τα δεδομένα του Bloomberg για τους βιομηχανικούς κλάδους. Η σχετική διαφορά που υπολογίστηκε κατ' αυτόν τον τρόπο προστέθηκε στη συνέχεια στο επιτόκιο αναφοράς δανεισμού που δημοσίευσε η PBOC ή, μετά τις 20 Αυγούστου 2019, στο βασικό επιτόκιο δανεισμού που δημοσίευσε το NIFC, κατά την ημερομηνία χορήγησης του δανείου και για την ίδια διάρκεια με το σχετικό δάνειο. Η διαδικασία αυτή εφαρμόστηκε χωριστά για κάθε δάνειο και χρηματοδοτική μίσθωση που χορηγήθηκε στην εταιρεία.

(527) Όσον αφορά τα δάνεια που εκφράζονται σε ξένα νομίσματα στη ΛΔΚ, ισχύει η ίδια κατάσταση αναφορικά με τις στρεβλώσεις της αγοράς και την απουσία έγκυρων αξιολογήσεων πιστοληπτικής ικανότητας, διότι τα δάνεια αυτά χορηγούνται από τα ίδια κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Κατά συνέπεια, όπως διαπιστώθηκε προηγουμένως, χρησιμοποιήθηκαν εταιρικά ομόλογα με κατάταξη Β τα οποία είχαν εκδοθεί στα σχετικά νομίσματα κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας προκειμένου να καθοριστεί κατάλληλος δείκτης αναφοράς.

3.5.2.4. Συμπέρασμα σχετικά με την προτιμησιακή χρηματοδότηση: δάνεια

(528) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι όλοι οι όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος επωφελήθηκαν από προτιμησιακή χρηματοδότηση μέσω δανείων κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Λόγω της ύπαρξης χρηματοδοτικής συνεισφοράς, του οφέλους για τους παραγωγούς-εξαγωγείς και του ατομικού χαρακτήρα, η Επιτροπή θεώρησε την προτιμησιακή χρηματοδότηση μέσω δανείων αντισταθμίσιμη επιδότηση.

(529) Τα ποσοστά επιδότησης προσδιορίστηκαν στο πλαίσιο της προτιμησιακής χρηματοδότησης μέσω δανείων κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας για τους ομίλους εταιρειών του δείγματος ως εξής:

Προτιμησιακή χρηματοδότηση: δάνεια

Εταιρική επωνυμία	Ποσοστό επιδότησης
Όμιλος BYD	0,16 %
Όμιλος Geely	0,81%
Όμιλος SAIC	1,38 %

3.5.3. *Προτιμησιακή χρηματοδότηση: άλλα είδη χρηματοδότησης*

3.5.3.1. Πιστωτικές γραμμές

α) Γενικά

(530) Σκοπός της πιστωτικής γραμμής είναι ο καθορισμός ενός ορίου δανεισμού που θα μπορεί να χρησιμοποιήσει ανά πάσα στιγμή η εταιρεία για να χρηματοδοτήσει τις τρέχουσες δραστηριότητές της, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό τη χρηματοδότηση του κεφαλαίου κίνησης ευέλικτη και άμεσα διαθέσιμη όταν χρειάζεται. Οι συμφωνίες πιστωτικών γραμμών που χορηγήθηκαν στους ομίλους του δείγματος αναφέρονται σε διάφορες μορφές χρηματοδότησης που είναι διαθέσιμες για τις εταιρείες που υπογράφουν τέτοιες συμφωνίες, οι οποίες καλύπτουν όλα τα είδη βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης, όπως βραχυπρόθεσμα δάνεια, τραπεζικές συναλλαγματικές, πιστωτικές επιστολές κ.λπ. Επιπλέον, σύμφωνα με τη χρηματοοικονομική βιβλιογραφία, οι πιστωτικές γραμμές επικρατούν επίσης, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, σε οικονομίες της αγοράς. Για παράδειγμα, αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 80 % της τραπεζικής χρηματοδότησης που παρέχεται σε εισηγμένες στο χρηματιστήριο επιχειρήσεις των ΗΠΑ ([179]). Επιπλέον, στην περίπτωση του Καναδά, όπου οι τραπεζικές συναλλαγματικές συνιστούν άμεση και άνευ όρων υποχρέωση της αποδέκτριας τράπεζας (όπως συμβαίνει στην περίπτωση της Κίνας), οι τράπεζες κανονικά θα αποδέχονταν τραπεζικές συναλλαγματικές μόνο από εταιρικούς δανειολήπτες που διαθέτουν ήδη υπάρχουσα πιστωτική γραμμή στην εν λόγω τράπεζα ([180]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι, καταρχήν, όλη η βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση των εταιρειών του δείγματος, όπως βραχυπρόθεσμα δάνεια, τραπεζικές συναλλαγματικές κ.λπ., θα πρέπει να καλύπτεται από κάποιο μέσο πιστωτικής γραμμής.

([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

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(531) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρείχαν πιστωτικές γραμμές σε κάθε όμιλο του δείγματος σε σχέση με την παροχή χρηματοδότησης. Πρόκειται για συμφωνίες-πλαίσια, βάσει των οποίων η τράπεζα επέτρεπε στις εταιρείες του δείγματος να χρησιμοποιούν διάφορους χρεωστικούς τίτλους, όπως δάνεια για κεφάλαια κίνησης, τραπεζικές συναλλαγματικές και άλλες μορφές χρηματοδότησης του εμπορίου, μέχρι ένα συγκεκριμένο μέγιστο ποσό.

(532) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 530 ανωτέρω, όλες οι βραχυπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις θα πρέπει να καλύπτονται από πιστωτική γραμμή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνέκρινε το ποσό των πιστωτικών γραμμών που είχαν στη διάθεσή τους οι συνεργαζόμενες εταιρείες κατά την περίοδο έρευνας με το ποσό της βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης που χρησιμοποίησαν οι εν λόγω εταιρείες κατά την ίδια περίοδο, προκειμένου να καθορίσει αν η βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση καλυπτόταν από πιστωτική γραμμή. Στις περιπτώσεις όπου το ποσό της βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης υπερέβαινε το όριο της πιστωτικής γραμμής, η Επιτροπή αύξησε το ποσό της υφιστάμενης πιστωτικής γραμμής κατά το ποσό που πραγματικά χρησιμοποιήθηκε από τους παραγωγούς-εξαγωγείς πέραν του εν λόγω ορίου της πιστωτικής γραμμής.

(533) Υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας της αγοράς, οι πιστωτικές γραμμές θα υποβάλλονταν στο αποκαλούμενο τέλος «διακανονισμού» ή «δέσμευσης» ως αποζημίωση για το κόστος και τον κίνδυνο της τράπεζας στο πλαίσιο του ανοίγματος πιστωτικής γραμμής, καθώς και σε «τέλη ανανέωσης» που επιβάλλονται σε ετήσια βάση για την ανανέωση της ισχύος των πιστωτικών γραμμών ([181]). Τα τέλη αυτά καλύπτουν διοικητικές δαπάνες, όπως το κόστος διεκπεραίωσης της αίτησης και διενέργειας ελέγχων ασφαλείας, αλλά και το κόστος που απορρέει από τις απαιτήσεις προληπτικής εποπτείας που επιβάλλονται στις τράπεζες, δεδομένου ότι το κεφάλαιο που δεσμεύεται στο πλαίσιο πιστωτικής γραμμής μειώνει τους δείκτες κεφαλαίου της τράπεζας, τους οποίους πρέπει να διατηρήσει για διασφάλιση έναντι των συστημικών κινδύνων. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι όλοι οι όμιλοι εταιρειών του δείγματος επωφελήθηκαν από χορήγηση πιστωτικών γραμμών χωρίς χρέωση. Ως εκ τούτου, προσπορίστηκε όφελος στους ομίλους εταιρειών που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας κατά την έννοια του άρθρου 6 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού.

γ) Ατομικός χαρακτήρας

(534) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 210, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 40, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρέχουν πιστωτική στήριξη στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής.

(535) Η Επιτροπή έκρινε ότι, δεδομένου ότι οι πιστωτικές γραμμές συνδέονται άρρηκτα με όλα τα είδη βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης που παρασχέθηκαν στις εταιρείες του δείγματος, θα πρέπει να θεωρούνται μορφή προτιμησιακής χρηματοδοτικής στήριξης από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV. Όπως διευκρινίζεται στο σημείο 3.1 ανωτέρω, ο κλάδος BEV συγκαταλέγεται στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής και είναι, ως εκ τούτου, επιλέξιμος για κάθε δυνατή χρηματοδοτική στήριξη.

δ) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(536) Σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο δ) σημείο ii) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή έκρινε ότι το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες είναι η διαφορά μεταξύ του ποσού που κατέβαλαν ως τέλος για το άνοιγμα ή την ανανέωση των πιστωτικών γραμμών από τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και του ποσού το οποίο θα ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλουν για ανάλογη εμπορική πιστωτική γραμμή την οποία θα εξασφάλιζαν με το μη στρεβλωμένο επιτόκιο της αγοράς.

(537) Καμία από τις εταιρείες του δείγματος δεν κατέβαλε τέλος για την πιστωτική γραμμή της. Ομοίως, η Επιτροπή δεν εντόπισε τέλη πιστωτικών γραμμών εντός της χώρας σε προηγούμενες έρευνες. Αντιθέτως, η μόνη περίπτωση κατά την οποία ένας παραγωγός-εξαγωγέας του δείγματος κατέβαλε τέλος πιστωτικής γραμμής αφορούσε εταιρεία η οποία έλαβε πιστωτικές γραμμές από δύο τράπεζες των οποίων η έδρα ήταν εγκατεστημένη σε άλλη χρηματοπιστωτική δικαιοδοσία εκτός της ΛΔΚ και οι οποίες, ως εκ τούτου, υπόκειντο σε τέλη, όπως είναι η συνήθης πρακτική στις παγκόσμιες χρηματοπιστωτικές αγορές ([182]). Οι δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες φαίνεται να υποδεικνύουν ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, επιβάλλονται χρεώσεις για πιστωτικές γραμμές σε εταιρείες στην Κίνα ([183]), αλλά το επίπεδο των τελών αυτών δεν μπόρεσε να βρεθεί. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν είχε άλλη επιλογή από το να αναζητήσει κατάλληλο τέλος αναφοράς εκτός της Κίνας. Οι συντελεστές για το τέλος διακανονισμού και το τέλος ανανέωσης καθορίστηκαν επομένως σε 1,75 % και 1,25 % αντίστοιχα, με αναφορά σε δημόσια διαθέσιμα δεδομένα ([184]).

([181]) Βλ. για παράδειγμα: 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]) Βλ. υπόθεση επισώτρων, αιτιολογική σκέψη 297.

([183]) Βλ., για παράδειγμα, Bank of China: Credit Line (Πιστωτική γραμμή) 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/ (τελευταία επίσκεψη στις 29 Απριλίου 2024).

(538) Καταρχήν, το τέλος διακανονισμού και το τέλος ανανέωσης καταβάλλονται εφάπαξ κατά το άνοιγμα νέας πιστωτικής γραμμής ή την ανανέωση υπάρχουσας, αντίστοιχα. Ωστόσο, για λόγους υπολογισμού, η Επιτροπή έλαβε υπόψη πιστωτικές γραμμές που είχαν ανοιχτεί ή ανανεωθεί πριν από την περίοδο έρευνας, αλλά ήταν διαθέσιμες στους ομίλους του δείγματος κατά την περίοδο έρευνας, καθώς και πιστωτικές γραμμές που ανοίχτηκαν κατά την περίοδο έρευνας.

3.5.3.2. Τραπεζικές συναλλαγματικές

α) Γενικά

(539) Οι τραπεζικές συναλλαγματικές είναι ένα χρηματοπιστωτικό προϊόν που αποσκοπεί στην ανάπτυξη πιο ενεργητικής εγχώριας χρηματαγοράς μέσω της διεύρυνσης των πιστωτικών διευκολύνσεων. Πρόκειται για μια μορφή βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης η οποία θα μπορούσε να «*μειώσει το κόστος της χρηματοδότησης και να βελτιώσει την αποδοτικότητα του κεφαλαίου*» του εκδότη ([185]). Επιπλέον, στον ιστότοπό της η PBOC αναφέρει τα εξής: «*η τραπεζική συναλλαγματική μπορεί να εγγυηθεί τη σύναψη και την εκτέλεση της σύμβασης μεταξύ αγοραστή και πωλητή, καθώς και να ενισχύσει την απόδοση του κεφαλαίου μέσω της πιστωτικής παρέμβασης της Bank of China*» ([186]). Επιπλέον, στον ιστότοπό της η DBS Bank διαφημίζει τις τραπεζικές συναλλαγματικές ως μέσο για τη «*βελτίωση του κεφαλαίου κίνησης μέσω της αναβολής των πληρωμών*» ([187]). Οι γενικοί όροι για την έκδοση και τη χρήση τραπεζικών συναλλαγματικών καθορίζονται στον νόμο περί διαπραγματεύσιμων τίτλων της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας ([188]).

(540) Η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη σε προηγούμενες έρευνες ότι οι τραπεζικές συναλλαγματικές χρησιμοποιούνται ευρέως ως μέσο πληρωμής σε εμπορικές συναλλαγές, υποκαθιστώντας την εντολή πληρωμής, με αποτέλεσμα να διευκολύνουν, με τον τρόπο αυτόν, τον κύκλο εργασιών σε μετρητά και το κεφάλαιο κίνησης του εκδότη ([189]).

(541) Πράγματι, οι τραπεζικές συναλλαγματικές μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τον διακανονισμό αυθεντικών εμπορικών συναλλαγών και ο εκδότης πρέπει να προσκομίσει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία γι' αυτό, π.χ. μέσω της συμφωνίας αγοράς/πώλησης, του τιμολογίου και του δελτίου παράδοσης κ.λπ. Οι τραπεζικές συναλλαγματικές μπορούν να χρησιμοποιούνται ως σύνηθες μέσο πληρωμής στις συμφωνίες αγοράς, σε συνδυασμό με άλλα μέσα, όπως το έμβασμα ή η εντολή πληρωμής.

(542) Η τραπεζική συναλλαγματική εκδίδεται από τον αιτούντα (τον εκδότη, ο οποίος είναι επίσης ο αγοραστής στην προκειμένη εμπορική συναλλαγή) και γίνεται αποδεκτή από τράπεζα. Με την αποδοχή της συναλλαγματικής, η τράπεζα αποδέχεται να προβεί σε άνευ όρων πληρωμή του χρηματικού ποσού που ορίζεται στη συναλλαγματική προς τον δικαιούχο της πληρωμής / κομιστή την καθορισθείσα ημερομηνία (ημερομηνία λήξης).

(543) Γενικά, οι συμβάσεις για την αποδοχή από την τράπεζα περιλαμβάνουν τον κατάλογο των συναλλαγών που καλύπτονται από το ποσό της συναλλαγματικής με ένδειξη της καταληκτικής ημερομηνίας πληρωμής του προμηθευτή και την ημερομηνία λήξης της τραπεζικής συναλλαγματικής.

(544) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι τραπεζικές συναλλαγματικές στην Κίνα εκδίδονται στο πλαίσιο συμφωνίας τραπεζικών συναλλαγματικών, στην οποία προσδιορίζονται τα στοιχεία της τράπεζας, των προμηθευτών και του αγοραστή, οι υποχρεώσεις της τράπεζας και του αγοραστή, ενώ παρέχονται επίσης αναλυτικά στοιχεία σχετικά με την αξία ανά προμηθευτή, τη συμφωνημένη καταληκτική ημερομηνία πληρωμής του προμηθευτή και την ημερομηνία λήξης της τραπεζικής συναλλαγματικής.

(545) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι συμφωνίες για τις πιστωτικές γραμμές συγκαταλέγουν γενικά τις τραπεζικές συναλλαγματικές στις πιθανές χρήσεις του ορίου χρηματοδότησης μαζί με άλλα βραχυπρόθεσμα χρηματοδοτικά μέσα, όπως τα δάνεια για κεφάλαια κίνησης.

(546) Ανάλογα με τους όρους που καθορίζει κάθε τράπεζα, ενδέχεται να απαιτηθεί από τον εκδότη να καταθέσει ένα μικρό ποσό σε ειδικό λογαριασμό, να προσφέρει κάποιο ενέχυρο και να καταβάλει την προμήθεια αποδοχής. Σε κάθε περίπτωση, ο εκδότης υποχρεούται να μεταφέρει το πλήρες ποσό της τραπεζικής συναλλαγματικής στον ειδικό λογαριασμό το αργότερο κατά την ημερομηνία λήξης της τραπεζικής συναλλαγματικής.

([185]) Βλ. τον ιστότοπο της People's Bank of China: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html
([186]) Ό.π.
([187]) Βλ. τον ιστότοπο της 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]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογικές σκέψεις 359 έως 370, υπόθεση αλουμινόχαρτου, αιτιολογικές σκέψεις 334 έως 356, και υπόθεση καλωδίων οπτικών ινών, αιτιολογικές σκέψεις 358 έως 370.

(547) Μόλις η τραπεζική συναλλαγματική γίνει αποδεκτή από την τράπεζα, ο εκδότης την οπισθογραφεί και τη μεταφέρει στον δικαιούχο της πληρωμής, ο οποίος είναι επίσης ο προμηθευτής στην προκειμένη εμπορική συναλλαγή, ως πληρωμή του τιμολογίου. Κατά συνέπεια, ακυρώνεται η υποχρέωση πληρωμής του αγοραστή (εκδότη) έναντι του προμηθευτή (δικαιούχου της πληρωμής). Δημιουργείται νέα υποχρέωση πληρωμής του αγοραστή έναντι της αποδέκτριας τράπεζας για το ίδιο ποσό (ο εκδότης έχει την υποχρέωση να καταβάλει το ποσό στην τράπεζα σε μετρητά πριν από τη λήξη της τραπεζικής συναλλαγματικής). Αυτό επιβεβαιώθηκε περαιτέρω από την κινεζική κυβέρνηση κατά τη διάρκεια της επιτόπιας επαλήθευσης σε προηγούμενη έρευνα ([190]), δηλαδή ότι η εταιρεία, όταν εξοφλεί τον προμηθευτή με τραπεζική συναλλαγματική, δεν είναι πλέον υπόχρεη προς τον προμηθευτή αλλά προς την τράπεζα, επειδή το μέρος που ζήτησε την έκδοση της τραπεζικής συναλλαγματικής θα πρέπει να καταβάλει το πλήρες ποσό στην τράπεζα κατά την ημερομηνία λήξης. Ως εκ τούτου, με την έκδοση τραπεζικής συναλλαγματικής αντικαθίσταται η υποχρέωση του εκδότη έναντι του προμηθευτή του από υποχρέωση έναντι της τράπεζας.

(548) Η λήξη των τραπεζικών συναλλαγματικών ποικίλλει ανάλογα με τους όρους που καθορίζει κάθε τράπεζα και μπορεί να φτάσει έως και το 1 έτος.

(549) Ο δικαιούχος της πληρωμής (ή ο κομιστής) της τραπεζικής συναλλαγματικής έχει τρεις επιλογές πριν από τη λήξη:

— να περιμένει έως την ημερομηνία λήξης ώστε να του καταβληθεί σε μετρητά το πλήρες ποσό της ονομαστικής αξίας της συναλλαγματικής από την αποδέκτρια τράπεζα·

— να οπισθογραφήσει την τραπεζική συναλλαγματική, δηλαδή να τη χρησιμοποιήσει ως μέσο πληρωμής για τις υποχρεώσεις του έναντι άλλων μερών· ή

— να προβεί σε προεξόφληση της τραπεζικής συναλλαγματικής στην αποδέκτρια τράπεζα ή άλλη τράπεζα και να εισπράξει το αντίστοιχο ποσό σε μετρητά καταβάλλοντας προεξοφλητικό τόκο.

(550) Η ημερομηνία έκδοσης της τραπεζικής συναλλαγματικής αντιστοιχεί εν γένει στην καταληκτική ημερομηνία πληρωμής που έχει συμφωνηθεί με τον προμηθευτή, αλλά μπορεί να είναι και ημερομηνία προγενέστερη ή μεταγενέστερη της καταληκτικής ημερομηνίας πληρωμής του προμηθευτή. Από την έρευνα προέκυψε ότι, όσον αφορά τις εταιρείες του δείγματος, κατά κανόνα η ημερομηνία έκδοσης συνέπιπτε με την καταληκτική ημερομηνία πληρωμής του προμηθευτή ή προηγούνταν αυτής και σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν ακόμη και ύστερα από την ημερομηνία αυτή. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η ημερομηνία λήξης των τραπεζικών συναλλαγματικών των εταιρειών του δείγματος είναι στις περισσότερες περιπτώσεις από 1 μήνα έως 12 μήνες μετά την προθεσμία εξόφλησης του τιμολογίου.

(551) Όσον αφορά τη λογιστική μεταχείριση των τραπεζικών συναλλαγματικών, αναγνωρίζονται ως υποχρεώσεις προς την τράπεζα στους λογαριασμούς των εκδοτών, δηλαδή των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος. Το κέντρο πληροφοριών πιστοληπτικής ικανότητας της People's Bank of China (CRCP) αναγνωρίζει τις τραπεζικές συναλλαγματικές ως «εκκρεμή πίστωση» έναντι τραπεζών που κατατάσσονται στο ίδιο επίπεδο με τα δάνεια, τις πιστωτικές επιστολές ή τη χρηματοδότηση του εμπορίου. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το CRCP τροφοδοτείται από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, που χορηγούν διάφορους τύπους δανείων, και ότι αυτά τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα έχουν, ως εκ τούτου, αναγνωρίσει τις τραπεζικές συναλλαγματικές ως υποχρεώσεις έναντι αυτών. Επιπλέον, οι συμφωνίες τραπεζικών συναλλαγματικών που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας προβλέπουν ότι, σε περίπτωση που ο αγοραστής δεν καταβάλει στο ακέραιο την πληρωμή κατά την ημερομηνία λήξης των τραπεζικών συναλλαγματικών, η τράπεζα θεωρεί το μη καταβληθέν πληρωτέο ποσό ως ληξιπρόθεσμο δάνειο έναντι αυτής.

(552) Από ταμειακή άποψη, συνεπώς, το μέσο χορηγεί de facto στον εκδότη αναβολή της προθεσμίας πληρωμής, διότι η πραγματική καταβολή του ποσού της συναλλαγής σε μετρητά πραγματοποιείται με τη λήξη της τραπεζικής συναλλαγματικής και όχι τη στιγμή κατά την οποία ο εκδότης κλήθηκε να πληρώσει τον προμηθευτή του. Ελλείψει τέτοιου χρηματοδοτικού μέσου, ο εκδότης θα χρησιμοποιούσε είτε το δικό του κεφάλαιο κίνησης —επιλογή που ενέχει κόστος— είτε θα προχωρούσε στη σύναψη δανείου βραχυπρόθεσμων κεφαλαίων κίνησης με τράπεζα ώστε να πληρώσει τους προμηθευτές του — επιλογή η οποία επίσης ενέχει κόστος. Στην πραγματικότητα, όταν ο εκδότης πληρώνει με τραπεζικές συναλλαγματικές, χρησιμοποιεί τα παρεχόμενα αγαθά ή υπηρεσίες για περίοδο 1 μηνός έως 1 έτους αλλά χωρίς να προκαταβάλλει μετρητά και χωρίς να επωμίζεται οποιοδήποτε κόστος.

(553) Ως παράδειγμα της χρήσης των τραπεζικών συναλλαγματικών ως υποκατάστατου των βραχυπρόθεσμων δανείων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ορισμένες εταιρείες του δείγματος δεν είχαν σχεδόν καθόλου δάνεια. Ωστόσο, οι τραπεζικές συναλλαγματικές που εκδόθηκαν από τις εν λόγω εταιρείες κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας αντιπροσώπευαν σημαντικό μέρος των υποχρεώσεών τους. Για παράδειγμα, δύο από τις εταιρείες του ομίλου SAIC δεν είχαν σχεδόν καθόλου δάνεια, αλλά οι ανεξόφλητες τραπεζικές συναλλαγματικές στο τέλος της περιόδου έρευνας αντιπροσώπευαν περίπου το 20 % των τρεχουσών υποχρεώσεών τους.

([190]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογική σκέψη 381.

(554) Υπό κανονικές συνθήκες αγοράς ([191]), οι τραπεζικές συναλλαγματικές, ως χρηματοδοτικό μέσο, θα συνεπάγονταν κάποιο κόστος χρηματοδότησης για τον εκδότη. Από την έρευνα προέκυψε ότι όλες οι εταιρείες του δείγματος χρησιμοποίησαν τραπεζικές συναλλαγματικές κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας και κατέβαλαν μόνο προμήθεια για την υπηρεσία αποδοχής που παρείχε η τράπεζα, η οποία ανερχόταν συνήθως στο 0,05 % της ονομαστικής αξίας της συναλλαγματικής ([192]). Ωστόσο, καμία από τις εταιρείες του δείγματος δεν επωμίστηκε κάποιο κόστος για τη χρηματοδότηση μέσω τραπεζικών συναλλαγματικών λόγω της αναβολής της καταβολής μετρητών για την παροχή αγαθών και υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι εταιρείες που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας επωφελήθηκαν από χρηματοδότηση με τη μορφή τραπεζικών συναλλαγματικών για την οποία δεν επιβαρύνθηκαν με κανένα κόστος.

(555) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το σύστημα τραπεζικών συναλλαγματικών που τέθηκε σε εφαρμογή στη ΛΔΚ παρείχε σε όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος δωρεάν χρηματοδότηση για τις τρέχουσες δραστηριότητές τους, η οποία παρείχε αντισταθμίσιμο όφελος, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 562 έως 566 κατωτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

(556) Αυτό συνάδει με προηγούμενες έρευνες, όπου η Επιτροπή διαπίστωσε ([193]) ότι οι τραπεζικές συναλλαγματικές έχουν πράγματι τον ίδιο σκοπό και τα ίδια αποτελέσματα με τα βραχυπρόθεσμα δάνεια για κεφάλαια κίνησης, δεδομένου ότι χρησιμοποιούνται από τις εταιρείες για τη χρηματοδότηση των τρεχουσών δραστηριοτήτων τους αντί της χρήσης βραχυπρόθεσμων δανείων για κεφάλαια κίνησης και ότι, κατά συνέπεια, θα πρέπει να συνεπάγονται κόστος ισοδύναμο με τη χρηματοδότηση μέσω βραχυπρόθεσμων δανείων για κεφάλαια κίνησης.

(557) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, ο όμιλος BYD εξήγησε ότι για ορισμένες τραπεζικές συναλλαγματικές διέθετε σύστημα συμψηφισμού τραπεζικών συναλλαγματικών σε διάφορες τράπεζες. Η Επιτροπή έκρινε ότι η έκδοση συμφωνίας συμψηφισμού δεν μεταβάλλει το γεγονός ότι εκδόθηκε τραπεζική συναλλαγματική και, βάσει των αποδεικτικών στοιχείων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 539 έως 556, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις συμψηφισμένες τραπεζικές συναλλαγματικές όταν υπολόγισε το όφελος για τον όμιλο BYD.

β) Ατομικός χαρακτήρας

(558) Όσον αφορά τον ατομικό χαρακτήρα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 534, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 40, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρέχουν πιστωτική στήριξη στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής.

(559) Η Επιτροπή θεώρησε ότι οι τραπεζικές συναλλαγματικές συνιστούν μία από τις μορφές προτιμησιακής χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγούνται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προς προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV. Πράγματι, όπως διευκρινίζεται στο σημείο 3.1 ανωτέρω, ο κλάδος BEV συγκαταλέγεται στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής και είναι, ως εκ τούτου, επιλέξιμος για κάθε δυνατή χρηματοδοτική στήριξη. Επιπλέον, όπως και οι πιστωτικές γραμμές, οι τραπεζικές συναλλαγματικές συνδέονται εγγενώς με άλλους τύπους προτιμησιακής δανειοδότησης, όπως τα δάνεια, και καθώς αποτελούν μέρος της πιστωτικής στήριξης που παρέχεται ειδικά σε προωθούμενους κλάδους παραγωγής, η ανάλυση περί δημόσιου οργανισμού και η ανάλυση του ατομικού χαρακτήρα, όπως αναπτύσσονται στα σημεία 3.4.1.1 έως 3.4.1.5, καθώς και στο σημείο 3.4.2.2 ανωτέρω για τα δάνεια, ισχύουν εξίσου.

(560) Επιπλέον, το 2020 η CBIRC εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία αναφέρει ότι, προκειμένου να ενισχυθεί η πιστωτική στήριξη προς επιχειρήσεις επόμενου σταδίου σε βασικές επιχειρήσεις, τα τραπεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα μπορούν να παρέχουν πιστωτική στήριξη σε επιχειρήσεις επόμενου σταδίου για την απόκτηση αγαθών και την πληρωμή αγαθών, ανοίγοντας τραπεζικές συναλλαγματικές, εγχώριες πιστωτικές επιστολές, προχρηματοδότηση κ.λπ ([194]). Συνεπώς, οι τραπεζικές συναλλαγματικές, ως μορφή χρηματοδότησης, αποτελούν μέρος του συστήματος προτιμησιακής χρηματοπιστωτικής στήριξης από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προς προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV.

(561) Δεν παρασχέθηκαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οποιαδήποτε επιχείρηση στη ΛΔΚ (εκτός των προωθούμενων κλάδων παραγωγής) μπορεί να επωφεληθεί από τραπεζικές συναλλαγματικές με τους ίδιους προτιμησιακούς όρους και προϋποθέσεις.

([191]) Βλ., για παράδειγμα, την περίπτωση του Καναδά: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf.

([192]) Σύμφωνα με το επιτόκιο που καθορίζεται στα διοικητικά μέτρα για τις πληρωμές και τους διακανονισμούς 393/1997, τα οποία εκδόθηκαν από την PBOC.

([193]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογική σκέψη 385, υπόθεση αλουμινόχαρτου, αιτιολογική σκέψη 353, και υπόθεση καλωδίων οπτικών ινών, αιτιολογική σκέψη 373.

([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn)

γ) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(562) Για τον υπολογισμό του ύψους της αντισταθμίσιμης επιδότησης, η Επιτροπή εκτίμησε το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας.

(563) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 531, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος χρησιμοποίησαν τραπεζικές συναλλαγματικές για να καλύψουν τις ανάγκες τους για βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση χωρίς να καταβάλουν κάποιο τίμημα.

(564) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εκδότες των τραπεζικών συναλλαγματικών θα πρέπει να καταβάλλουν τίμημα για την περίοδο της χρηματοδότησης. Η Επιτροπή έκρινε ότι η περίοδος της χρηματοδότησης άρχιζε κατά την ημερομηνία έκδοσης της τραπεζικής συναλλαγματικής και έληγε κατά την ημερομηνία λήξης της τραπεζικής συναλλαγματικής. Όσον αφορά τις τραπεζικές συναλλαγματικές που εκδόθηκαν πριν από την περίοδο έρευνας και τις τραπεζικές συναλλαγματικές με ημερομηνία λήξης μετά το τέλος της περιόδου έρευνας, η Επιτροπή υπολόγισε το όφελος μόνο για την περίοδο χρηματοδότησης που καλύπτεται από την περίοδο έρευνας.

(565) Σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι οι τραπεζικές συναλλαγματικές αποτελούν μορφή βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης και έχουν ουσιαστικά τον ίδιο σκοπό με τα βραχυπρόθεσμα δάνεια για κεφάλαια κίνησης, η Επιτροπή θεώρησε ότι το όφελος που προσπορίστηκαν με τον τρόπο αυτό οι αποδέκτες είναι η διαφορά μεταξύ του ποσού που είχε πραγματικά καταβάλει η εταιρεία ως τίμημα για τη χρηματοδότηση με τις τραπεζικές συναλλαγματικές και του ποσού που θα έπρεπε να καταβάλει με την εφαρμογή βραχυπρόθεσμου επιτοκίου χρηματοδότησης.

(566) Η Επιτροπή προσδιόρισε το όφελος που προέκυψε από τη μη καταβολή κόστους για τη χορήγηση βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης. Η Επιτροπή θεώρησε, όπως διαπιστώθηκε σε προηγούμενες έρευνες ([195]), ότι οι τραπεζικές συναλλαγματικές θα πρέπει να συνεπάγονται κόστος ισοδύναμο με τη χρηματοδότηση μέσω βραχυπρόθεσμων δανείων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εφάρμοσε την ίδια μεθοδολογία όπως στην περίπτωση της χρηματοδότησης μέσω βραχυπρόθεσμων δανείων σε RMB, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.5.2.3.

3.5.3.3. Προεξοφλημένοι λογαριασμοί

α) Γενικά

(567) Η έρευνα έδειξε ότι κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προεξόφλησαν απαιτήσεις του ομίλου BYD έναντι μετρητών.

(568) Μέσω αυτής της ενέργειας, οι ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί προκατέβαλαν τα ποσά των απαιτήσεων πριν από την ημερομηνία λήξης τους. Οι εταιρείες έλαβαν κεφάλαια νωρίτερα, μεταφέροντας τα δικαιώματα για τις μελλοντικές απαιτήσεις σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα έπειτα από την αφαίρεση των τελών και των ισχυόντων επιτοκίων προεξόφλησης. Το εφαρμοστέο επιτόκιο προεξόφλησης θα πρέπει να αντισταθμίζει συγκεκριμένα τον κίνδυνο αθέτησης, ο οποίος επηρεάζεται σημαντικά από την αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της τελευταίας οντότητας που είναι υπόχρεη για την εκπλήρωση της υποχρέωσης πληρωμής.

(569) Όπως διαπιστώθηκε σε προηγούμενες έρευνες ([196]), υπό κανονικές συνθήκες αγοράς, το εφαρμοστέο προεξοφλητικό επιτόκιο θα πρέπει να αντισταθμίζει τα έξοδα και τους κινδύνους της τράπεζας. Όπως εξηγείται στα σημεία 3.5.1 και 3.5.2 ανωτέρω, τα δάνεια που χορηγήθηκαν από τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα αντανακλούν τη σημαντική κυβερνητική παρέμβαση, η οποία επηρεάζει ιδίως την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας των παραγωγών-εξαγωγέων, και δεν ανταποκρίνονται στα επιτόκια που θα ίσχυαν κανονικά σε μια λειτουργούσα αγορά.

(570) Το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες με τον τρόπο αυτόν ήταν η διαφορά μεταξύ του προεξοφλητικού επιτοκίου που εφάρμοσαν τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και του προεξοφλητικού επιτοκίου που εφαρμόζεται για συγκρίσιμη δραστηριότητα στην αγορά, π.χ. για δάνειο.

β) Ατομικός χαρακτήρας

(571) Όσον αφορά τον ατομικό χαρακτήρα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 210, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 40, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρέχουν πιστωτική στήριξη στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής.

([195]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογική σκέψη 399, και υπόθεση αλουμινόχαρτου, αιτιολογική σκέψη 356.
([196]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογικές σκέψεις 413 έως 419.

(572) Όπως διαπιστώθηκε σε προηγούμενες έρευνες ([197]), η Επιτροπή θεώρησε ότι οι προεξοφλημένοι λογαριασμοί συνιστούν άλλη μορφή προτιμησιακής χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγείται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προς προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV. Πράγματι, όπως διευκρινίζεται στο σημείο 3.1 ανωτέρω, ο κλάδος BEV συγκαταλέγεται στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής και είναι, ως εκ τούτου, επιλέξιμος για κάθε δυνατή χρηματοδοτική στήριξη. Οι προεξοφλημένοι λογαριασμοί, ως μορφή χρηματοδότησης, αποτελούν μέρος του συστήματος προτιμησιακής χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγείται από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προς προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV.

(573) Δεν παρασχέθηκαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οποιαδήποτε επιχείρηση στη ΛΔΚ (εκτός των προωθούμενων κλάδων παραγωγής) μπορεί να επωφεληθεί από προεξοφλημένους λογαριασμούς με τους ίδιους προτιμησιακούς όρους και προϋποθέσεις.

γ) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(574) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 567, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ένας παραγωγός-εξαγωγέας του δείγματος χρησιμοποίησε προεξοφλημένους λογαριασμούς για να καλύψει τις ανάγκες του για βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση.

(575) Σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι οι προεξοφλημένοι λογαριασμοί αποτελούν μορφή βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης και έχουν ουσιαστικά τον ίδιο σκοπό με τα βραχυπρόθεσμα δάνεια για κεφάλαια κίνησης, η Επιτροπή θεώρησε ότι το όφελος που προσπορίστηκαν με τον τρόπο αυτό οι αποδέκτες είναι η διαφορά μεταξύ του προεξοφλητικού επιτοκίου που είχε πραγματικά καταβληθεί και του ποσού που θα έπρεπε να καταβληθεί με την εφαρμογή επιτοκίου βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης.

(576) Η Επιτροπή προσδιόρισε το όφελος που προέκυψε από τη μη καταβολή κόστους για τη χορήγηση βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης. Η Επιτροπή θεώρησε ότι οι προεξοφλημένοι λογαριασμοί θα πρέπει να φέρουν κόστος ισοδύναμο με τη χρηματοδότηση μέσω βραχυπρόθεσμων δανείων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εφάρμοσε την ίδια μεθοδολογία όπως στην περίπτωση της χρηματοδότησης μέσω βραχυπρόθεσμων δανείων σε RMB, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.5.2.3.

3.5.3.4. Στήριξη για επενδύσεις κεφαλαίου

3.5.3.4.1. *Κεφαλαιοποίηση χρέους*

α) Γενικά

(577) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι μία από τις εταιρείες του ομίλου Geely, η Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (στο εξής: NHBGAP), προέβη κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας σε κεφαλαιοποίηση χρέους για την CCBC Financial assets investment Co., Ltd, θυγατρική της Industrial and Commercial Bank of China. Η CCBC Financial assets investment Co., Ltd είναι επενδυτικό ταμείο που ανήκει στην κρατική τράπεζα, θεωρείται δημόσιος οργανισμός και/ή έχει λάβει ανάθεση καθηκόντων ή εντολή σύμφωνα με το σημείο 3.5.1.1 ανωτέρω.

(578) Στον φάκελο δεν υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με τους όρους σύμφωνα με τους οποίους πραγματοποιήθηκε η κεφαλαιοποίηση χρέους κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας.

(579) Η Επιτροπή θεώρησε ότι μια τράπεζα δεν θα μετέτρεπε το χρέος σε μετοχές υπό κανονικές συνθήκες αγοράς χωρίς περαιτέρω αποζημίωση. Θεώρησε ότι το μετοχικό κεφάλαιο είναι πολύ πιο κερδοσκοπικό χρηματοπιστωτικό μέσο από το χρέος, καθώς δεν υπάρχει βεβαιότητα ότι η τράπεζα θα ανακτήσει την αρχική της επένδυση κεφαλαίου. Επιπλέον, τα ίδια κεφάλαια δεν εξασφαλίζουν απαραιτήτως απόδοση της επένδυσης, σε αντίθεση με το επιτόκιο που συνδέεται με ένα δάνειο. Ο αυξημένος κίνδυνος τον οποίο ανέλαβε η CCBC Financial assets investment Co., Ltd χάρη στην εν λόγω κεφαλαιοποίηση χρέους υποστηρίζεται από αποδεικτικά στοιχεία για την ασθενή οικονομική κατάσταση του ομίλου Geely, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 507 έως 514. Επίσης, κατά την περίοδο από το 2021 έως την περίοδο έρευνας, η NHBGAP επέκτεινε σημαντικά τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες, σημειώνοντας σχεδόν δεκαπλάσια αύξηση. Κατά συνέπεια, είναι πιθανό η εταιρεία να χρειάστηκε πρόσθετη ρευστότητα για να στηρίξει αυτή την ανάπτυξη, μια ανάγκη που καλύφθηκε με την αποδέσμευση κεφαλαίων που είχαν προηγουμένως δεσμευθεί σε μακροπρόθεσμες ρυθμίσεις χρέους, γεγονός που ήταν επωφελές για την NHBGAP.

([197]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογικές σκέψεις 413 έως 419.

(580) Με βάση τους ανωτέρω συλλογισμούς, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, η κεφαλαιοποίηση χρέους παρείχε όφελος στη NHBGAP, και ότι αυτό το όφελος παρασχέθηκε από δημόσιο φορέα ή οντότητα που κατ' άλλο τρόπο είχε λάβει ανάθεση καθηκόντων ή εντολές από το κράτος για την επίτευξη των στόχων της βιομηχανικής πολιτικής.

β) Ατομικός χαρακτήρας

(581) Η Επιτροπή έκρινε ότι η προτιμησιακή χρηματοδότηση μέσω κεφαλαιοποίησης χρέους έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι οι επενδυτές είναι οντότητες που λειτουργούν σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές των πολιτικών του κράτους, οι οποίες συγκαταλέγουν τον κλάδο BEV στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής. Σε κάθε περίπτωση, από τις διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει η χορήγηση αυτής της ad hoc επιδότησης στη Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, κάτι που καταδεικνύει ότι η επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα για τη συγκεκριμένη επιχείρηση.

γ) Υπολογισμός του οφέλους

(582) Στον φάκελο δεν υπήρχαν αποδεικτικά στοιχεία που να επιτρέπουν στην Επιτροπή να αξιολογήσει αν οι σημαντικοί κίνδυνοι τους οποίους αναλαμβάνουν οι τράπεζες έχουν αντισταθμιστεί ή συνυπολογιστεί κατά κάποιον τρόπο στην πραγματοποιηθείσα επένδυση. Ωστόσο, όλα τα στοιχεία που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 579 συνηγορούν υπέρ μιας ειδικής οικονομικής κατάστασης της NHBGAP και επισημαίνουν τους βιομηχανικούς στόχους που επιδιώχθηκαν με την εν λόγω συναλλαγή, στηρίζοντας έτσι το συμπέρασμα ότι η συναλλαγή αυτή δεν ακολούθησε τη λογική της αγοράς, η οποία θα αντανακλούσε τους σημαντικούς πραγματικούς συνδεδεμένους κινδύνους, όπως, αφενός, την πιθανή ανάγκη ρευστότητας για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης της εταιρείας και, αφετέρου, την ασθενή οικονομική κατάσταση του ομίλου Geely συνολικά, όπως εξηγείται στο σημείο 3.5.2.3 ανωτέρω.

(583) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεώρησε τη συναλλαγή ισοδύναμη με άφεση χρέους και την αντιμετώπισε ως χρηματοδότηση μέσω δανείων με μηδενικό επιτόκιο. Συνεπώς, η Επιτροπή αποφάσισε να ακολουθήσει τη μέθοδο υπολογισμού για τα δάνεια, όπως περιγράφεται ανωτέρω στο σημείο 3.4.2. Αυτό σημαίνει ότι στα επιτόκια αναφοράς που δημοσίευσε η PBOC εφαρμόζεται η σχετική διαφορά μεταξύ εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US AA και εταιρικών ομολόγων με ισχύουσα κατάταξη US B ίδιας διάρκειας για να καθοριστεί ένα επιτόκιο δανείων βάσει της αγοράς, το οποίο κατόπιν συγκρίνεται με το πραγματικό επιτόκιο που κατέβαλε η εταιρεία, προκειμένου να προσδιοριστεί το όφελος.

3.5.3.4.2. *Εισφορές κεφαλαίων*

α) Όμιλος Geely

1) *Γενικά*

(584) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δύο από τις εταιρείες του ομίλου Geely, η Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (στο εξής: ZGA) και η NHBGAP, κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας επωφελήθηκαν από κεφάλαια τα οποία παρείχαν κρατικές οντότητες, και συγκεκριμένα η Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, η Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership και η BOC Financial assets Investments Co., Ltd. μέσω ειδικών μορφών εισφοράς μετοχικού κεφαλαίου.

(585) Τα κεφάλαια αυτά μεταβιβάστηκαν με τη μορφή αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου, οι οποίες, ωστόσο, δεν παρείχαν αυτόματα στους επενδυτές πλήρη δικαιώματα μετόχων. Οι επενδυτές, παρά το γεγονός ότι μετέφεραν τα κεφάλαια, δεν απέκτησαν πλήρη πρόσβαση σε δικαιώματα συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο ούτε τους καταβλήθηκαν τόκοι ως αντάλλαγμα.

(586) Όπως διαπιστώθηκε σε προηγούμενες έρευνες ([198]), για να αντισταθμιστεί η χρήση των κεφαλαίων, μια εταιρεία θα μετέφερε μέρος της ιδιοκτησίας της σύντομα μετά την άφιξη των κεφαλαίων ή θα ενέγραφε τα κεφάλαια αυτά ως χρέος. Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, αυτή η μορφή χρηματοδότησης στην πραγματικότητα προσομοιάζει περισσότερο με ένα κλασικό άτοκο μετοχικό δάνειο για μεγάλο χρονικό διάστημα παρά με μετοχικό μέσο.

(587) Με βάση τους ανωτέρω συλλογισμούς, η Επιτροπή συμπέρανε ότι, κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, οι δύο αυτές συνδεδεμένες εταιρείες επωφελήθηκαν από την πρόσβαση σε σημαντικά ποσά χρηματοδότησης για τα οποία δεν επιβαρύνθηκαν με κανένα κόστος, μέσω εταιρειών που ενεργούσαν ως σύστημα χρηματοδοτήσεων. Η Επιτροπή θεώρησε ότι αυτή η ειδική μορφή των εν λόγω εισφορών μετοχικού κεφαλαίου, δεδομένου ότι δεν παρείχε αυτομάτως δικαιώματα μετόχων στους επενδυτές, είχε παρόμοιο αποτέλεσμα με δάνειο με μηδενικό επιτόκιο.

([198]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογικές σκέψεις 430 έως 432.

(588) Χρησιμοποιώντας δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες, όπως ετήσιες εκθέσεις, πληροφορίες διαθέσιμες σε καταλόγους επιχειρήσεων ή στους ιστοτόπους επενδυτών ή σε δημόσια διαθέσιμες βάσεις δεδομένων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι επενδυτές που είχαν παράσχει κεφάλαια στον όμιλο Geely ανήκαν εν μέρει στο κράτος.

(589) Όσον αφορά την Xi' an Jixiang Automobile Industry Partnership, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι πάνω από το 63 % των μετοχών ανήκαν εντέλει στην τοπική αυτοδιοίκηση και σε κρατικές επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, το 99,9 % των μετοχών ανήκει στην Dexiang Automobile Industry, η οποία με τη σειρά της ανήκει κατά 53,72 % στην Xi'an Xiangji Automobile Partnership, η οποία με τη σειρά της συνδέεται με τον όμιλο KINGFAR (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), μια κρατική επιχείρηση που ανήκει στην επιτροπή διαχείρισης της ζώνης οικονομικής και τεχνολογικής ανάπτυξης της Xi'an, όπου η τοπική αυτοδιοίκηση έχει την τελική εξουσία λήψης αποφάσεων και την εποπτεία της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένου του διορισμού της διοίκησης, της απόφασης σχετικά με το στρατηγικό αναπτυξιακό και επενδυτικό σχέδιό της και της εποπτείας των σημαντικότερων αποφάσεων χρηματοδότησής που λαμβάνει η εταιρεία. Η Xi'an Kingfar λαμβάνει συνεχιζόμενη κρατική στήριξη με τη μορφή εισφορών κεφαλαίου / στοιχείων ενεργητικού και οικονομικών επιδοτήσεων για τη στήριξη των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της ([199]). Η Dexiang Automobile Industry ανήκει επίσης κατά 10,6 % στην Yuanxiang Automobile Company Ltd., η οποία ανήκει επίσης στην προαναφερθείσα κρατική επιχείρηση (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) Ομοίως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, εταιρεία επιχειρηματικού κεφαλαίου της κυβέρνησης της επαρχίας Hubei ([200]), είναι κρατική επιχείρηση. Σύμφωνα με τον ιστότοπο του ταμείου, το Yangtze River Industrial Fund συγκαταλέγεται μεταξύ των κορυφαίων κινεζικών κρατικών ταμείων καθοδήγησης, τουλάχιστον από το 2017. Το ταμείο επικεντρώνεται στην εθνική στρατηγική και στην κατασκευή σύγχρονων βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών στην επαρχία Hubei, αναπτύσσεται δε γύρω από στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής, όπως (μεταξύ άλλων) τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας και τα ευφυή συνδεδεμένα οχήματα, στοιχείο που αποτελεί σαφή απόδειξη της σχέσης μεταξύ της διαχείρισης του ταμείου και της υλοποίησης μεγάλων βιομηχανικών έργων της κινεζικής κυβέρνησης στην επαρχία Hubei. Μεταξύ των βιομηχανικών της έργων, στον ιστότοπο του ταμείου αναφέρονται το έργο έξυπνου εργοστασίου της Lotus Global και το έργο έξυπνου δικτύου της κεντρικής έδρας του ομίλου Geely ([201]).

(591) Μέσω αυτών των ταμείων, η κινεζική κυβέρνηση μετέφερε απευθείας κεφάλαια στον όμιλο Geely. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 582, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι δραστηριότητές τους δεν ακολουθούσαν απόλυτα τη λογική της αγοράς και δεν αντικατόπτριζαν τους πραγματικούς κινδύνους της αγοράς που συνδέονται με τις συναλλαγές που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας. Αντίθετα, σύμφωνα με τις κυβερνητικές πολιτικές για την προώθηση συγκεκριμένων κλάδων παραγωγής, όπως ορίζονται στο σημείο 3.1 ανωτέρω, οι εν λόγω επενδυτές δεν ενήργησαν ως συνήθεις φορείς της αγοράς όταν υποστήριξαν οικονομικά τον όμιλο Geely.

(592) Η Επιτροπή εξακρίβωσε επίσης την ύπαρξη επίσημων ενδείξεων ελέγχου αυτών των επενδυτών από το Δημόσιο. Ειδικότερα, ελλείψει συγκεκριμένων πληροφοριών που να υποδηλώνουν το αντίθετο, η Επιτροπή θεώρησε ότι τα διευθυντικά στελέχη και οι επόπτες των κρατικών εταιρειών στις οποίες ανήκουν οι εν λόγω οντότητες εικάζεται ότι διορίζονται από το κράτος και λογοδοτούν σ' αυτό βάσει των συμπερασμάτων που συνάγονται στα σημεία 3.5.1.5 έως 3.5.1.8.

(593) Επιπλέον, η Επιτροπή έκρινε ότι η εν λόγω εισφορά κεφαλαίου χρησιμεύει ως μία ακόμη μορφή προτιμησιακής χρηματοδοτικής στήριξης για τους προωθούμενους κλάδους παραγωγής. Όπως αναφέρεται στο σημείο 3.1, ο τομέας των BEV εμπίπτει στην κατηγορία των προωθούμενων και στρατηγικών κλάδων, στοιχείο που τον καθιστά επιλέξιμο για κάθε διαθέσιμη χρηματοδοτική στήριξη. Επιπλέον, το υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων ([202]) παρέχει εκτενείς πληροφορίες σχετικά με τα ταμεία καθοδήγησης, τα οποία δημιουργήθηκαν για να επενδύσουν στους τομείς υψηλής ανάπτυξης της Κίνας, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου BEV. Μέσω αυτών των ταμείων καθοδήγησης, η κινεζική κυβέρνηση μεταφέρει με άμεσο ή έμμεσο τρόπο κεφάλαια στον κινεζικό κλάδο BEV μέσω κρατικών ή υποστηριζόμενων από το κράτος μετοχικών κεφαλαίων.

([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]) Βλ. υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, σημείο 3.3.3: *Επενδύσεις μετοχικού κεφαλαίου οι οποίες χρηματοδοτούνται από το κράτος ή για τις οποίες παρέχονται με άλλον τρόπο κίνητρα από την κυβέρνηση*.

(594) Ομοίως, διαπιστώθηκε ότι η BOC Financial assets Investments Co., Ltd. ήταν εξ ολοκλήρου θυγατρική της Bank of China. Ως προς τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που εμπλέκονταν στην εισφορά μετοχικού κεφαλαίου, η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.4.1.7 ανωτέρω, ότι όλα τα κρατικά κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τα οποία χορήγησαν χρηματοδότηση στους τρεις ομίλους συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος είναι δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του βασικού κανονισμού. Εναλλακτικά, όπως η Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, η Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership και η BOC Financial assets Investments Co., Ltd, θα μπορούσαν να θεωρηθούν σύστημα χρηματοδοτήσεων από την κινεζική κυβέρνηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv).

(595) Επιπλέον, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι οι οντότητες και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα υπό κρατικό έλεγχο δεν είναι δημόσιοι οργανισμοί, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι μπορεί επίσης να θεωρηθεί ότι η κινεζική κυβέρνηση τους έχει αναθέσει ή δώσει εντολή να εκτελούν καθήκοντα τα οποία κατά κανόνα αποτελούν αρμοδιότητα της κυβέρνησης, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού, όπως αναλύεται στην αιτιολογική σκέψη 269. Ως εκ τούτου, η συμπεριφορά τους καταλογίζεται σε κάθε περίπτωση στην κινεζική κυβέρνηση.

2) *Ατομικός χαρακτήρας*

(596) Η Επιτροπή έκρινε ότι η προτιμησιακή χρηματοδότηση μέσω εισφοράς μετοχικού κεφαλαίου έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι οι επενδυτές είναι οντότητες που λειτουργούν σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές των πολιτικών του κράτους, οι οποίες συγκαταλέγουν τον κλάδο BEV στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής. Σε κάθε περίπτωση, από τις διαθέσιμες πληροφορίες προκύπτει η χορήγηση αυτής της ad hoc επιδότησης στον όμιλο Geely, κάτι που καταδεικνύει ότι η επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα για τη συγκεκριμένη επιχείρηση.

3) *Υπολογισμός του οφέλους*

(597) Η Επιτροπή έκρινε ότι ο όμιλος Geely επωφελήθηκε από ουσιαστική χρηματοδότηση μέσω ιδίων κεφαλαίων, η οποία είχε αποτέλεσμα παρόμοιο με αυτό της χρηματοδότησης μέσω δανείων με μηδενικό επιτόκιο. Συνεπώς, η Επιτροπή αποφάσισε να ακολουθήσει τη μέθοδο υπολογισμού για τα δάνεια, όπως περιγράφεται ανωτέρω στο σημείο 3.5.2. Αυτό σημαίνει ότι στα επιτόκια αναφοράς που δημοσίευσε η PBOC εφαρμόζεται η σχετική διαφορά μεταξύ εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US AA και εταιρικών ομολόγων με ισχύουσα κατάταξη US B ίδιας διάρκειας για να καθοριστεί ένα επιτόκιο δανείων βάσει της αγοράς, το οποίο κατόπιν συγκρίνεται με το πραγματικό επιτόκιο που κατέβαλε η εταιρεία, προκειμένου να προσδιοριστεί το όφελος.

β) Όμιλος SAIC

(598) Πέραν των άμεσων δανείων και άλλων μορφών προτιμησιακής χρηματοδότησης, η SAIC Motor Group Corp. επωφελήθηκε επίσης από κεφάλαια που παρασχέθηκαν από τη μητρική της εταιρεία και από κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, μέσω εισφοράς κεφαλαίου για τη στήριξη έργων BEV, έργων ΤΠ που σχετίζονται με επιχειρηματικές δραστηριότητες χρηματοδότησης αυτοκινήτων, έργων που σχετίζονται με έξυπνα επιχειρηματικά μοντέλα μαζικής προσαρμογής και με μελλοντοστρεφή τεχνολογία καθώς και με το διαδίκτυο των οχημάτων.

1) *Συμπεράσματα της έρευνας*

(599) Η Επιτροπή διαπίστωσε, βάσει δημόσια διαθέσιμων πληροφοριών, ότι το 2017 η SAIC Motor Corporation Limited επωφελήθηκε από εισφορά μετοχικού κεφαλαίου ύψους 15 δισ. RMB, η οποία παρασχέθηκε από τη μητρική της εταιρεία, τους εργαζομένους της και έξι χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ([203]). Μολονότι η SAIC Motor Corporation Limited είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο εταιρεία, τα κεφάλαια για την εν λόγω εισφορά μετοχικού κεφαλαίου συγκεντρώθηκαν μέσω μη δημόσιας προσφοράς που εγκρίθηκε από την CSRC, στην οποία μπορούσαν να συμμετάσχουν μόνο η μητρική εταιρεία, οι εργαζόμενοι και τα επιλεγμένα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

(600) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 318, αρκετές εταιρείες του ομίλου SAIC δεν απάντησαν στο ερωτηματολόγιο. Η Shanghai Automotive Industry Group, μητρική εταιρεία της SAIC Motor Corporation Limited, είναι μία από τις εταιρείες του ομίλου που δεν συνεργάστηκαν. Επιπλέον, όπως αναφέρεται σε προηγούμενο σημείο, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αναγκάστηκε να προσφύγει στα διαθέσιμα στοιχεία όσον αφορά την αξιολόγησή της για την εν λόγω συναλλαγή.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml

(601) Ως προς τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που εμπλέκονταν στην εισφορά μετοχικού κεφαλαίου, η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.5.1.8 ανωτέρω, ότι όλα τα κρατικά κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τα οποία χορήγησαν χρηματοδότηση στους τρεις ομίλους συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος είναι δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του βασικού κανονισμού.

(602) Επιπλέον, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι τα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν είναι δημόσιοι οργανισμοί, η Επιτροπή, με βάση τις ίδιες πληροφορίες, διαπίστωσε ότι μπορεί να θεωρηθεί πως η κινεζική κυβέρνηση τους έχει αναθέσει ή δώσει εντολή να εκτελούν καθήκοντα τα οποία κατά κανόνα αποτελούν αρμοδιότητα της κυβέρνησης κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού, για τους ίδιους λόγους με αυτούς που αναλύονται στο σημείο 3.5.1.9.

(603) Πέραν των αποδεικτικών στοιχείων που παρασχέθηκαν στις προηγούμενες ενότητες, είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γνώμες για την οικοδόμηση ενός πράσινου χρηματοπιστωτικού συστήματος, η κινεζική κυβέρνηση έχει ως στόχο να «*στηρίξει ενεργά τις εξειδικευμένες πράσινες επιχειρήσεις ώστε να λάβουν χρηματοδότηση μέσω αρχικών δημόσιων προσφορών (ΑΔΠ) και προσφορών στη δευτερογενή αγορά, να συνδράμει ενεργά τις εξειδικευμένες πράσινες επιχειρήσεις στις προσπάθειές τους για ΑΔΠ και να βοηθήσει τις εισηγμένες πράσινες επιχειρήσεις να εκδώσουν πρόσθετες μετοχές μέσω προσφορών στη δευτερογενή αγορά σύμφωνα με τις νόμιμες διαδικασίες* [204]». Το τελευταίο αυτό σημείο αντιστοιχεί ακριβώς στην υπό εξέταση κατάσταση.

(604) Όσον αφορά τη Shanghai Automotive Industry Group, η Επιτροπή μπόρεσε να διαπιστώσει, με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλε η SAIC Motor Corporation Limited, ότι η εν λόγω εταιρεία ανήκει εξ ολοκλήρου στη SASAC. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να βρει δημόσια διαθέσιμες οικονομικές καταστάσεις ή άλλες ουσιαστικές διαθέσιμες δημόσιες πληροφορίες για την εν λόγω εταιρεία. Η Επιτροπή δεν μπόρεσε επίσης να βρει επενδύσεις της μητρικής εταιρείας σε άλλες εταιρείες του ομίλου SAIC. Επιπλέον, παρότι η Shanghai Automotive Industry Group και η SAIC Motor Corporation Limited έχουν διαφορετικούς αριθμούς μητρώου επιχειρήσεων, όλες οι αναζητήσεις σε δημόσια δεδομένα για τη μητρική εταιρεία οδήγησαν συστηματικά σε αποτελέσματα για τη μοναδική θυγατρική της, τη SAIC Motor Corporation Limited. Τέλος, η Επιτροπή επισήμανε ότι αρκετά μέλη του διοικητικού συμβουλίου της SAIC Motor Corporation Limited ασκούσαν επίσης παρόμοια καθήκοντα στο διοικητικό συμβούλιο της Shanghai Automotive Industry Group. Ως εκ τούτου, και ελλείψει περαιτέρω πληροφοριών, είναι εύλογο να υποτεθεί ότι η Shanghai Automotive Industry Group είναι μη λειτουργική εικονική εταιρεία. Δεδομένου ότι δεν βρέθηκαν στοιχεία για επιχειρησιακές δραστηριότητες στο επίπεδο της εν λόγω εταιρείας οι οποίες θα απαιτούσαν σημαντική χρηματοδότηση, και δεδομένου ότι η μόνη γνωστή επένδυση της εταιρείας είναι η SAIC Motor Corporation Limited, η μόνη δυνατή ροή κεφαλαίων είναι από την εξ ολοκλήρου ιδιοκτήτριά της, τη SASAC, προς την εισηγμένη οντότητα SAIC Motor Corporation Limited. Ως εκ τούτου, η συναλλαγή θα πρέπει να θεωρηθεί ισοδύναμη με άμεση εισφορά μετρητών από την κινεζική κυβέρνηση προς τη SAIC Motor Corporation Limited.

2) *Όφελος*

(605) Στη συνέχεια, η Επιτροπή ανέλυσε αν η χρηματοδοτική συνεισφορά την οποία παρείχε η κινεζική κυβέρνηση μέσω της SASAC και μέσω διαφόρων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων προσπόρισε όφελος στη SAIC. Λόγω της άρνησης συνεργασίας εκ μέρους της SAIC και της κινεζικής κυβέρνησης, η Επιτροπή έπρεπε να βασίσει τα συμπεράσματά της στα διαθέσιμα στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού.

(606) Από το σύνολο των ανωτέρω αποδεικτικών στοιχείων προκύπτει ότι η εντολή και ο στόχος της SASAC και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων είναι η εφαρμογή κυβερνητικών πολιτικών και σχεδίων, μεταξύ άλλων μέσω της παροχής οικονομικής στήριξης και χρηματοδότησης στους προωθούμενους τομείς, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται ο κλάδος BEV.

(607) Με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία του φακέλου και σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδοτική συνεισφορά που παρασχέθηκε από τη SASAC και από διάφορα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προσπόρισε όφελος κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού στον όμιλο SAIC, υπό την έννοια ότι δεν χρειάστηκε να λάβει την εν λόγω χρηματοδότηση από άλλες πηγές και να καταβάλει αντίστοιχο επιτόκιο της αγοράς για την εν λόγω χρηματοδότηση.

3) *Ατομικός χαρακτήρας*

(608) Όσον αφορά τον ατομικό χαρακτήρα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 210, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 40, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρέχουν πιστωτική στήριξη στους προωθούμενους κλάδους παραγωγής.

[204] Κατευθυντήριες γνώμες για την οικοδόμηση ενός πράσινου χρηματοπιστωτικού συστήματος, που εκδόθηκαν από την CSRC, αριθ. 228 [2016]

(609) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η εν λόγω εισφορά μετοχικού κεφαλαίου ισοδυναμεί με άλλη μία μορφή προτιμησιακής χρηματοδοτικής στήριξης προς προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV. Πράγματι, όπως διευκρινίζεται στο σημείο 3.1 ανωτέρω, ο κλάδος BEV συγκαταλέγεται στους προωθούμενους και στρατηγικούς κλάδους παραγωγής και είναι, ως εκ τούτου, επιλέξιμος για κάθε δυνατή χρηματοδοτική στήριξη. Οι εισφορές μετοχικού κεφαλαίου, ως μορφή χρηματοδότησης, αποτελούν μέρος του συστήματος προτιμησιακής χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγείται από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προς προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV ([205]).

4) *Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης*

(610) Ελλείψει στοιχείων σχετικά με την εν λόγω εισφορά μετοχικού κεφαλαίου από τον όμιλο SAIC, η Επιτροπή αναγκάστηκε να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία κατ' εφαρμογή του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού για να καθορίσει το ποσό της επιδότησης που χορηγήθηκε από τη χρηματοδοτική συνεισφορά της SASAC και διαφόρων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων με τη μορφή εισφοράς μετοχικού κεφαλαίου. Ελλείψει συνεργασίας, η Επιτροπή δεν μπορούσε να συνδέσει την εν λόγω αύξηση κεφαλαίου με συγκεκριμένα στοιχεία ενεργητικού και να αποσβέσει την εισφορά μετοχικού κεφαλαίου για περίοδο ισοδύναμη με την απόσβεση των επίμαχων στοιχείων ενεργητικού. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεώρησε ότι η εν λόγω εισφορά μετοχικού κεφαλαίου ισοδυναμεί με δάνειο. Πράγματι, ελλείψει αυτής της αύξησης κεφαλαίου, η εταιρεία θα έπρεπε να εξασφαλίσει ισοδύναμο ποσό χρηματοδότησης στη χρηματοπιστωτική αγορά. Ως εκ τούτου, το όφελος υπολογίστηκε με την ίδια μέθοδο με εκείνη που περιγράφεται στο σημείο 3.5.2.3.

3.5.4. *Ομόλογα*

(611) Όλες οι εταιρείες του δείγματος επωφελήθηκαν από προτιμησιακή χρηματοδότηση με τη μορφή ομολόγων.

3.5.4.1. Νομική βάση / Κανονιστικό πλαίσιο

— Νόμος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τις κινητές αξίες (έκδοση 2014) (στο εξής: νόμος για τις κινητές αξίες) ([206])·

— Διοικητικά μέτρα για την έκδοση και τη διαπραγμάτευση εταιρικών ομολόγων, διάταγμα της Ρυθμιστικής Αρχής Κεφαλαιαγοράς της Κίνας αριθ. 113, της 15ης Ιανουαρίου 2015·

— Κανονισμός της διοικητικής αρχής εταιρικών ομολόγων, ο οποίος εκδόθηκε από το Κρατικό Συμβούλιο στις 18 Ιανουαρίου 2011·

— Μέτρα της διοικητικής αρχής δανειοδοτικών μέσων μη χρηματοδοτικών επιχειρήσεων στη διατραπεζική αγορά ομολόγων που εκδόθηκαν από την People's Bank of China, διάταγμα της People's Bank of China (2008) αριθ. 12, της 9ης Απριλίου 2008·

— Κατευθυντήριες γνώμες για την οικοδόμηση ενός πράσινου χρηματοπιστωτικού συστήματος, που εκδόθηκαν από την CSRC, αριθ. 228 [2016]·

— Ανακοίνωση σχετικά με την έκδοση του καταλόγου εγκεκριμένων έργων για πράσινα ομόλογα (έκδοση 2021), η οποία εκδόθηκε από την PBOC, την EEAM και την CSRC, αριθ. 96 [2021], με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2021·

— Πρόγραμμα πράσινης χρηματοοικονομικής αξιολόγησης για τα τραπεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, το οποίο εκδόθηκε από την PBOC, με ισχύ από την 1η Ιουλίου 2021·

— Εργαλείο νομισματικής πολιτικής για τη στήριξη έργων μείωσης των εκπομπών άνθρακα, που εκδόθηκε από την PBOC, της 8ης Νοεμβρίου 2021·

— Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη δημοσιοποίηση περιβαλλοντικών πληροφοριών για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, οι οποίες εκδόθηκαν από την PBOC, της 22ας Ιουλίου 2021·

— Εργαλείο περιβαλλοντικής χρηματοδότησης μέσω ιδίων κεφαλαίων, το οποίο εκδόθηκε από την PBOC, της 22ας Ιουλίου 2021·

— Διευκρίνιση των μηχανισμών σε σχέση με τα ομόλογα ουδέτερου ισοζυγίου άνθρακα, η οποία εκδόθηκε από τη NAFMII, της 18ης Μαρτίου 2022·

— Επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές για τα πράσινα δανειοδοτικά μέσα μη χρηματοδοτικών επιχειρήσεων, οι οποίες εκδόθηκαν από τη NAFMII·

([205]) Βλ. υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, σημείο 3.3.3: *Επενδύσεις μετοχικού κεφαλαίου οι οποίες χρηματοδοτούνται από το κράτος ή για τις οποίες παρέχονται με άλλον τρόπο κίνητρα από την κυβέρνηση.*

([206]) Τελευταία τροποποίηση στις 28 Δεκεμβρίου 2019 με το Προεδρικό Διάταγμα αριθ. 37, με ισχύ από την 1η Μαρτίου 2020.

— Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έκδοση πράσινων ομολόγων, οι οποίες εκδόθηκαν από την ΕΕΑΜ.

(612) Σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο, η έκδοση και η διαπραγμάτευση των ομολόγων δεν πραγματοποιείται ελεύθερα στην Κίνα. Η έκδοση κάθε ομολόγου πρέπει να εγκριθεί από διάφορες δημόσιες αρχές, όπως η PBOC, η ΕΕΑΜ ή η CSRC, ανάλογα με το είδος του ομολόγου και το είδος του εκδότη. Επιπλέον, σύμφωνα με τον κανονισμό της διοικητικής αρχής για τα εταιρικά ομόλογα, η έκδοση εταιρικών ομολόγων υπόκειται σε ετήσιες ποσοστώσεις.

(613) Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 16 του νόμου για τις κινητές αξίες που ίσχυε κατά την περίοδο έρευνας, η δημόσια προσφορά εταιρικών ομολόγων θα πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις: «*ο σκοπός χρήσης των εσόδων συμμορφώνεται με τις βιομηχανικές πολιτικές του κράτους* […]» και «*τα έσοδα από δημόσια προσφορά εταιρικών ομολόγων χρησιμοποιούνται μόνο για εγκεκριμένους σκοπούς*». Στο άρθρο 12 του κανονισμού της διοικητικής αρχής για τα εταιρικά ομόλογα επαναλαμβάνεται ότι ο σκοπός των αντληθέντων κεφαλαίων πρέπει να συμμορφώνεται με τις βιομηχανικές πολιτικές του κράτους. Η έκδοση εταιρικών ομολόγων υπό τις συνθήκες αυτές στοχεύει έναν προωθούμενο κλάδο παραγωγής όπως ο κλάδος BEV και ανταποκρίνεται στην πρακτική των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων να υποστηρίζουν τους εν λόγω κλάδους ([207]).

(614) Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 5 του νόμου για τις κινητές αξίες, «*το τοκομερίδιο των εταιρικών ομολόγων δεν υπερβαίνει το τοκομερίδιο που ορίζει το Κρατικό Συμβούλιο*». Επιπλέον, το άρθρο 18 του κανονισμού της διοικητικής αρχής για τα εταιρικά ομόλογα παρέχει περαιτέρω λεπτομέρειες, αναφέροντας ότι «*το επιτόκιο κάθε εταιρικού ομολόγου δεν υπερβαίνει το 40 % του ισχύοντος επιτοκίου που καταβάλλουν οι τράπεζες σε ιδιώτες για προθεσμιακές καταθέσεις ίδιας διάρκειας*».

(615) Επιπλέον, το άρθρο 18 των διοικητικών μέτρων για την έκδοση και διαπραγμάτευση εταιρικών ομολόγων ορίζει ότι μόνο ορισμένα ομόλογα που πληρούν αυστηρά κριτήρια ποιότητας, όπως αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας AAA, μπορούν να εκδίδονται δημόσια προς δημόσιους επενδυτές ή να εκδίδονται δημόσια προς ειδικευμένους επενδυτές μόνο κατά την αποκλειστική κρίση του εκδότη. Τα εταιρικά ομόλογα που δεν πληρούν τα πρότυπα αυτά μπορούν να εκδίδονται δημόσια μόνο προς ειδικευμένους επενδυτές. Ως εκ τούτου, προκύπτει ότι τα περισσότερα εταιρικά ομόλογα εκδίδονται προς ειδικευμένους επενδυτές που έχουν εγκριθεί από την CSRC και είναι Κινέζοι θεσμικοί επενδυτές.

(616) Εκτός από τα κοινώς γνωστά ομόλογα, εντοπίστηκαν επίσης οι λεγόμενοι «*πράσινοι*» χρεωστικοί τίτλοι που αφορούν ειδικά την παρούσα έρευνα. Σύμφωνα με την «*Ανακοίνωση σχετικά με την έκδοση του καταλόγου εγκεκριμένων έργων για πράσινα ομόλογα*», «*τα πράσινα ομόλογα αναφέρονται σε εμπορεύσιμους τίτλους οι οποίοι χρησιμοποιούν κεφάλαια που αντλούνται ειδικά για τη στήριξη πράσινων βιομηχανιών, πράσινων έργων ή πράσινων οικονομικών δραστηριοτήτων που πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις, και οι οποίοι εκδίδονται σύμφωνα με νομικές διαδικασίες [...], συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των πράσινων ομολόγων του χρηματοπιστωτικού τομέα, των πράσινων εταιρικών ομολόγων, των πράσινων επιχειρηματικών ομολόγων, των πράσινων εργαλείων χρηματοδότησης με δανειακά κεφάλαια και των πράσινων τίτλων που εξασφαλίζονται με στοιχεία ενεργητικού*». Ως εκ τούτου, οι εν λόγω χρεωστικοί τίτλοι μπορούν να εκδίδονται μόνο από εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε ορισμένες βιομηχανικές δραστηριότητες οι οποίες περιλαμβάνονται σε κατάλογο πράσινων βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Η παραγωγή και οι πωλήσεις οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, καθώς και των βασικών εξαρτημάτων τους, είναι μία από αυτές τις δραστηριότητες.

(617) Οι πράσινοι χρεωστικοί τίτλοι επιτρέπουν στις εταιρείες να αντλούν κεφάλαια με προτιμησιακά επιτόκια. Σύμφωνα με το «*Πρόγραμμα πράσινης χρηματοοικονομικής αξιολόγησης για τα τραπεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα*» της PBOC, οι κινεζικές τράπεζες πρέπει να αποκτήσουν τέτοιου είδους πράσινους χρεωστικούς τίτλους, προκειμένου να φθάσουν ένα συγκεκριμένο κατώτατο όριο στη βάση χρηματοοικονομικών στοιχείων ενεργητικού τους, που θα συμβάλει στη θετική αξιολόγηση των επιδόσεών τους από τη ρυθμιστική αρχή των τραπεζών. Επιπλέον, σύμφωνα με το «Εργαλείο νομισματικής πολιτικής για τη στήριξη έργων μείωσης των εκπομπών άνθρακα» της PBOC, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα πρέπει να παρέχουν χρηματοδότηση για τη στήριξη των πράσινων βιομηχανικών δραστηριοτήτων του προαναφερθέντος καταλόγου σε εταιρείες με προτιμησιακά επιτόκια που προσεγγίζουν το επίπεδο του βασικού επιτοκίου δανεισμού της χώρας. Ως αντάλλαγμα, η People's Bank of China προτείνει προτιμησιακά επιτόκια αναχρηματοδότησης στις τράπεζες για τα πράσινα κεφάλαια που εκταμιεύονται ([208]).

(618) Παρά τον σαφή προσδιορισμό που δόθηκε για το νομικό και κανονιστικό πλαίσιο αυτής της εναλλακτικής πηγής κεφαλαίων, η κινεζική κυβέρνηση αρνήθηκε να παράσχει σχετικές πληροφορίες. Επομένως, τα συμπεράσματα βασίστηκαν στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού.

([207]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογικές σκέψεις 400 και 401.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

(619) Οι παραγωγοί BEV χρησιμοποίησαν δύο είδη πράσινων χρεωστικών τίτλων, δηλαδή πράσινα ομόλογα και τίτλους εξασφαλισμένους με πράσινα στοιχεία ενεργητικού (ABS). Οι εν λόγω τίτλοι είναι κατ' ουσίαν πράσινα ομόλογα που εξασφαλίζονται με στοιχεία ενεργητικού ως ασφάλεια. Συνίστανται δε στην «επανασυσκευασία» δανείων αγοράς αυτοκινήτων που χορηγούνται σε ιδιώτες και σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, υπό μορφή ασφάλειας για χρεωστικό τίτλο εξασφαλισμένου με στοιχεία ενεργητικού ο οποίος εκδίδεται στην αγορά ομολόγων και επί του οποίου εφαρμόζεται συγκεκριμένο επιτόκιο. Το σύστημα αυτό επιτρέπει στους παραγωγούς BEV να αντικαταστήσουν τις μεσοπρόθεσμες απαιτήσεις από δάνεια αγοράς αυτοκινήτου με άμεσα διαθέσιμη ρευστότητα και, ως εκ τούτου, να προχρηματοδοτήσουν τις δανειακές τους δραστηριότητες σε ιδιαίτερα επωφελή βάση, δεδομένου ότι τα επιτόκια που καταβάλλονται για τους τίτλους που εξασφαλίζονται με πράσινα στοιχεία ενεργητικού είναι πολύ χαμηλότερα από τα επιτόκια που χρεώνονται στους πελάτες τους για τα δάνεια αγοράς αυτοκινήτου.

(620) Επιπλέον, ως προωθούμενος κλάδος παραγωγής βάσει του εγγράφου «Κατευθυντήριες γραμμές για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση», ο κλάδος BEV δικαιούται πιστωτικής στήριξης από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα βάσει της απόφασης αριθ. 40. Το γεγονός ότι τα ομόλογα που εκδόθηκαν από τις εταιρείες του δείγματος έχουν χαμηλό επιτόκιο, δηλαδή επιτόκιο πλησίον ή χαμηλότερο του βασικού επιτοκίου δανεισμού, αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, που είναι οι κύριοι επενδυτές σε αυτά τα ομόλογα, είναι υποχρεωμένα να παρέχουν «*πιστωτική στήριξη*» στις εν λόγω εταιρείες και να λαμβάνουν υπόψη άλλους παράγοντες εκτός των εμπορικών κατά τη λήψη της απόφασης επένδυσης ή χρηματοδότησης, όπως τους στόχους της κυβερνητικής πολιτικής. Πράγματι, ένας επενδυτής που δραστηριοποιείται υπό συνθήκες αγοράς θα ήταν πιο ευαίσθητος στην οικονομική απόδοση της επένδυσης και πιθανότατα δεν θα επένδυε σε εταιρικά ομόλογα με πολύ χαμηλά επιτόκια. Αυτό ισχύει ιδίως για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, δεδομένου ότι η απόδοση των ομολόγων αυτών είναι πλησίον ή χαμηλότερη του επιτοκίου με το οποίο τα ίδια μπορούν να λάβουν κεφάλαια από άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Επιπλέον, τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή σχετικά με την οικονομική κατάσταση και των τριών ομίλων παραγωγών-εξαγωγέων στο σημείο 3.5.2.3 ανωτέρω όσον αφορά τα προφίλ ρευστότητας και φερεγγυότητάς τους υποδεικνύουν περαιτέρω ότι οι επενδυτές που δραστηριοποιούνται υπό συνθήκες αγοράς δεν θα επένδυαν σε χρηματοπιστωτικά μέσα όπως τα ομόλογα των εν λόγω εταιρειών, τα οποία προσφέρουν χαμηλή οικονομική απόδοση, ενώ ο εκδότης παρουσιάζει υψηλούς κινδύνους ρευστότητας και φερεγγυότητας. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της Επιτροπής, σε μια τέτοια επένδυση θα προέβαιναν μόνο επενδυτές που έχουν άλλα κίνητρα πέραν της οικονομικής απόδοσης της επένδυσής τους, όπως η συμμόρφωση με τη νομική υποχρέωση παροχής χρηματοδότησης σε εταιρείες σε προωθούμενους κλάδους παραγωγής.

3.5.4.2. Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που ενεργούν ως δημόσιοι οργανισμοί

(621) Σύμφωνα με το πληροφοριακό δελτίο που εξέδωσε το Bloomberg το 2022 για την αγορά ομολόγων της Κίνας, τα ομόλογα που είναι εισηγμένα στη διατραπεζική αγορά ομολόγων αντιπροσωπεύουν το 88 % του συνολικού όγκου συναλλαγών σε ομόλογα ([209]). Σύμφωνα με το ίδιο δελτίο, οι περισσότεροι από τους επενδυτές είναι θεσμικοί επενδυτές, μεταξύ των οποίων και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ειδικότερα, οι εμπορικές τράπεζες αντιπροσωπεύουν το 57 % των επενδυτών και οι τράπεζες πολιτικής αντιπροσωπεύουν το 3 % ([210]). Ως εκ τούτου, οι επενδυτές που αγοράζουν εταιρικά ομόλογα είναι κυρίως κινεζικές τράπεζες, συμπεριλαμβανομένων κρατικών τραπεζών.

(622) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε ότι υπάρχει σύνολο αποδεικτικών στοιχείων σύμφωνα με τα οποία το μεγαλύτερο ποσοστό των επενδυτών στα εταιρικά ομόλογα που εκδόθηκαν από τις εταιρείες του δείγματος αποτελείται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τα οποία έχουν νομική υποχρέωση να παρέχουν πιστωτική στήριξη σε παραγωγούς BEV.

(623) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 612, το άρθρο 16 του νόμου για τις κινητές αξίες και το άρθρο 12 του κανονισμού της διοικητικής αρχής για τα εταιρικά ομόλογα επιβάλλουν η δημόσια προσφορά εταιρικών ομολόγων να συνάδει με τις βιομηχανικές πολιτικές του κράτους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα εταιρικά ομόλογα να μπορούν να εκδίδονται μόνο για σκοπούς που συνάδουν με τους στόχους του σχεδιασμού της κινεζικής κυβέρνησης όσον αφορά τους προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 619. Οι θεσμικοί επενδυτές, οι οποίοι, όπως φαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 620, είναι σε μεγάλο βαθμό εμπορικές τράπεζες και τράπεζες πολιτικής, οφείλουν να ακολουθούν τους προσανατολισμούς πολιτικής που ορίζονται στην απόφαση αριθ. 40 η οποία, σε συνδυασμό με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση, προβλέπει ειδική μεταχείριση για ορισμένα έργα που εντάσσονται σε προωθούμενους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV. Η προνομιακή μεταχείριση όλων των ομίλων του δείγματος οδήγησε στην απόφαση να πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε εταιρικά ομόλογα που εκδόθηκαν με επιτόκιο το οποίο δεν αντανακλά κριτήρια που βασίζονται στην αγορά.

(624) Περαιτέρω, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.5.1.1 ανωτέρω, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα χαρακτηρίζονται από έντονη κρατική παρουσία και η κινεζική κυβέρνηση έχει τη δυνατότητα άσκησης ουσιαστικού ελέγχου σε αυτά. Το γενικό νομικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργούν τα εν λόγω χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ισχύει και για τα ομόλογα. Επιπλέον, υπάρχει συμπληρωματικό λεπτομερές κανονιστικό πλαίσιο για τα πράσινα ομόλογα.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, σ. 15.
([210]) Ό.π., σ. 33.

(625) Στο σημείο 3.5.1.1 ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα κρατικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του βασικού κανονισμού και ότι σε κάθε περίπτωση θεωρείται ότι η κινεζική κυβέρνηση τους έχει αναθέσει ή δώσει εντολή να εκτελούν καθήκοντα τα οποία κατά κανόνα αποτελούν αρμοδιότητα της κυβέρνησης κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού. Στο σημείο 3.5.1.9 ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κυβέρνηση έχει αναθέσει καθήκοντα ή έχει δώσει εντολές και στα ιδιωτικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

(626) Η Επιτροπή αναζήτησε επίσης απτά αποδεικτικά στοιχεία για την άσκηση ουσιαστικού ελέγχου με βάση συγκεκριμένες εκδόσεις ομολόγων. Συνεπώς, εξέτασε το συνολικό νομικό περιβάλλον που ορίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 611 έως 619, σε συνδυασμό με τα συγκεκριμένα συμπεράσματα της έρευνας.

(627) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα εταιρικά ομόλογα εκδόθηκαν με επιτόκιο χαμηλότερο από το επίπεδο που θα έπρεπε να αναμένεται λόγω της οικονομικής κατάστασης και της κατάστασης πιστωτικού κινδύνου των εταιρειών, μεταξύ άλλων κάτω από το επιτόκιο αναφοράς χωρίς κίνδυνο που δημοσιεύεται από το NIFC, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 632 κατωτέρω.

(628) Στην πράξη, τα επιτόκια των ομολόγων εξαρτώνται από την αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της εταιρείας, όπως και τα δάνεια. Ωστόσο, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα στην αιτιολογική σκέψη 481 ότι η εγχώρια αγορά αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας χαρακτηρίζεται από στρεβλώσεις και οι αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας δεν είναι αξιόπιστες.

(629) Με βάση τους ανωτέρω συλλογισμούς, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ακολούθησαν τις οδηγίες πολιτικής που ορίζονται στην απόφαση αριθ. 40 και στις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές για τα πράσινα ομόλογα, παρέχοντας προτιμησιακή χρηματοδότηση σε εταιρείες που ανήκουν σε προωθούμενο κλάδο παραγωγής και, επομένως, ενήργησαν είτε ως δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού είτε ως φορείς στους οποίους το Δημόσιο αναθέτει καθήκοντα ή δίνει εντολές κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού.

(630) Τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, οργανώνοντας την έκδοση ομολόγων με επιτόκιο χαμηλότερο από το επιτόκιο της αγοράς που αντιστοιχεί στο πραγματικό προφίλ κινδύνου του εκδότη, όπως προσδιορίζεται στο σημείο 3.5.2.3 ανωτέρω, και αποδεχόμενα να επενδύσουν σε τέτοια ομόλογα, παρείχαν όφελος στους παραγωγούς του δείγματος.

3.5.4.3. Ατομικός χαρακτήρας

(631) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η προτιμησιακή χρηματοδότηση μέσω ομολόγων έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, στον βαθμό που τα ομόλογα δεν μπορούν να εκδοθούν χωρίς έγκριση των κρατικών αρχών και ο νόμος για τις κινητές αξίες αναφέρει ότι η έκδοση ομολόγων πρέπει να συνάδει με τις βιομηχανικές πολιτικές της χώρας. Όπως αναφέρθηκε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 439 και 619, ο κλάδος παραγωγής BEV θεωρείται προωθούμενος κλάδος παραγωγής στις κατευθυντήριες γραμμές για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση.

(632) Επιπλέον, όσον αφορά συγκεκριμένα τα πράσινα ομόλογα, μπορούν να εκδίδονται μόνο από εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε ορισμένες βιομηχανικές δραστηριότητες που περιλαμβάνονται σε κατάλογο πράσινων βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

3.5.4.4. Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(633) Εφόσον τα ομόλογα αποτελούν ουσιαστικά μια άλλη μορφή χρεωστικού τίτλου, ανάλογου καταρχήν των δανείων, και εφόσον η μέθοδος υπολογισμού για τα δάνεια βασίζεται ήδη σε μια δέσμη ομολόγων, η Επιτροπή αποφάσισε να ακολουθήσει τη μέθοδο υπολογισμού των δανείων που περιγράφηκε ανωτέρω στο σημείο 3.5.2.3. Αυτό σημαίνει ότι στο βασικό επιτόκιο δανεισμού που δημοσίευσε η PBOC εφαρμόζεται η σχετική διαφορά μεταξύ εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US AA και εταιρικών ομολόγων με κατάταξη US B ίδιας διάρκειας για να καθοριστεί ένα επιτόκιο ομολόγων βάσει της αγοράς, το οποίο κατόπιν συγκρίνεται με το πραγματικό επιτόκιο που κατέβαλε η εταιρεία, προκειμένου να προσδιοριστεί το όφελος.

(634) Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 378, διαπιστώθηκε ότι τουλάχιστον μία εταιρεία του ομίλου Geely εξέδωσε τίτλους εξασφαλισμένους με πράσινα στοιχεία ενεργητικού που ίσχυαν κατά την περίοδο έρευνας, για τους οποίους ο όμιλος δεν είχε παράσχει πληροφορίες. Για την εν λόγω εταιρεία, ο υπολογισμός του ποσού της επιδότησης βασίστηκε στις πληροφορίες που ήταν δημόσια διαθέσιμες, δηλαδή στις πληροφορίες που εκδόθηκαν για επενδυτές σε χρηματιστήρια και στο όφελος που διαπιστώθηκε στον άλλο συνεργασθέντα όμιλο του δείγματος.

(635) Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 329, αρκετές συνδεδεμένες εταιρείες του ομίλου SAIC δεν απάντησαν στο ερωτηματολόγιο. Αυτό συνέβη ιδίως στην περίπτωση αρκετών εταιρειών του ομίλου που ειδικεύονται σε χρηματοδοτικές δραστηριότητες. Για τις εν λόγω εταιρείες, ο υπολογισμός του ποσού της επιδότησης βασίστηκε στις πληροφορίες σχετικά με τα ποσά, τις ημερομηνίες έναρξης και λήξης και τα επιτόκια των ομολόγων οι οποίες εντοπίστηκαν σε δημόσια διαθέσιμες οικονομικές καταστάσεις ή σε πληροφορίες που εκδόθηκαν για επενδυτές σε χρηματιστήρια.

3.5.4.5. Συμπέρασμα σχετικά με την προτιμησιακή χρηματοδότηση: άλλα είδη χρηματοδότησης

(636) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι όλοι οι όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος επωφελήθηκαν από προτιμησιακή χρηματοδότηση με τη μορφή πιστωτικών γραμμών, τραπεζικών συναλλαγματικών και ομολόγων. Λόγω της ύπαρξης χρηματοδοτικής συνεισφοράς, του οφέλους για τους παραγωγούς-εξαγωγείς και του ατομικού χαρακτήρα, η Επιτροπή θεώρησε αυτά τα είδη προτιμησιακής δανειοδότησης αντισταθμίσιμη επιδότηση.

(637) Το ποσοστό επιδότησης προσδιορίστηκε στο πλαίσιο της προτιμησιακής χρηματοδότησης που περιγράφεται ανωτέρω κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας για τους ομίλους εταιρειών του δείγματος ως εξής:

Προτιμησιακή χρηματοδότηση: άλλα είδη χρηματοδότησης

Εταιρική επωνυμία	Ποσοστό επιδότησης
Όμιλος BYD	3,60 %
Όμιλος Geely	3,30 %
Όμιλος SAIC	8,27 %

3.6. **Προγράμματα επιχορηγήσεων**

(638) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι και οι τρεις όμιλοι εταιρειών του δείγματος επωφελήθηκαν από διάφορα προγράμματα επιχορηγήσεων.

3.6.1. *Άμεσες επιχορηγήσεις σε μετρητά*

(639) Μόνο ένας από τους ομίλους εξαγωγέων του δείγματος, ο όμιλος BYD, υπέβαλε τις βασικές πληροφορίες για τις επιχορηγήσεις που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Οι άλλοι δύο όμιλοι εξαγωγέων του δείγματος δεν παρείχαν καμία νομική βάση για τις επιχορηγήσεις που έλαβαν και, ως εκ τούτου, ο υπολογισμός του ποσού της επιδότησης που σχετίζεται με τις άμεσες επιχορηγήσεις σε μετρητά που χορηγήθηκαν στους εν λόγω ομίλους εξαγωγέων βασίστηκε στα διαθέσιμα στοιχεία, σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού.

(640) Οι επιχορηγήσεις που έλαβε ο όμιλος BYD αφορούσαν την τεχνολογία, την καινοτομία και την ανάπτυξη, την αγορά πάγιων στοιχείων ενεργητικού, τη βιομηχανική στήριξη και προώθηση, καθώς και τη χορήγηση μετρητών για σκοπούς που άπτονται της εργασίας, της φορολογίας και διάφορους άλλους σκοπούς.

α) Νομική βάση

(641) Οι επιχορηγήσεις στον όμιλο BYD χορηγήθηκαν από εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές ή περιφερειακές δημόσιες αρχές και φαίνεται ότι αφορούν ειδικά τον όμιλο ή ειδικά τη γεωγραφική θέση ή το είδος του κλάδου παραγωγής. Δεν γνωστοποιήθηκε το επίπεδο των νομικών λεπτομερειών για τη συγκεκριμένη νομοθεσία βάσει της οποίας χορηγήθηκαν τα εν λόγω οφέλη, εάν τυχόν υπήρχε κάποια νομική βάση. Ωστόσο, για όλες τις επιχορηγήσεις δόθηκε στην Επιτροπή αντίγραφο εγγράφου που είχε εκδοθεί από δημόσια αρχή, το οποίο συνόδευε τη χορήγηση κεφαλαίων (στο εξής: ανακοίνωση).

β) Συμπεράσματα

(642) Δεδομένου του μεγάλου ποσού των επιχορηγήσεων που εντόπισε η Επιτροπή στους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς του ομίλου BYD, στον παρόντα κανονισμό παρουσιάζεται μόνο σύνοψη των βασικών συμπερασμάτων. Αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη πολυάριθμων επιχορηγήσεων, καθώς και για το γεγονός ότι είχαν χορηγηθεί από διάφορα επίπεδα της κινεζικής κυβέρνησης προσκομίστηκαν στον όμιλο BYD στην ειδική προς αυτόν κοινοποίηση.

(643) Όσον αφορά τους άλλους δύο ομίλους εξαγωγέων του δείγματος, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι στις απαντήσεις τους στο ερωτηματολόγιο είχαν παραθέσει μόνο το συνολικό ποσό των επιχορηγήσεων που είχαν λάβει, με διαφοροποίηση μεταξύ επιχορηγήσεων που σχετίζονται με το εισόδημα και των επιχορηγήσεων που σχετίζονται με στοιχεία ενεργητικού και δεν ήταν πρόθυμοι να παράσχουν λεπτομερέστερη ανάλυση και τη νομική βάση των διαφόρων επιχορηγήσεων που είχαν λάβει.

(644) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, στα μέσα που χρησιμοποιεί η κινεζική κυβέρνηση για να καθοδηγεί την ανάπτυξη του κλάδου BEV, συγκαταλέγονται οι άμεσες κρατικές επιδοτήσεις. Οι επιδοτήσεις αυτές επιβεβαιώθηκαν στις δημόσια διαθέσιμες ετήσιες εκθέσεις των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος και κατά τις επιτόπιες επαληθεύσεις και εισπράχθηκαν ως λοιπά έσοδα ή ως αναβαλλόμενα έσοδα στους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς των παραγωγών-εξαγωγέων.

γ) Συμπέρασμα

(645) Οι εν λόγω επιχορηγήσεις συνιστούσαν επιδοτήσεις κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, καθώς πραγματοποιήθηκε μεταφορά κεφαλαίων από την κινεζική κυβέρνηση με τη μορφή επιχορηγήσεων στους ομίλους του δείγματος με συνέπεια τον προσπορισμό οφέλους.

(646) Ως επί το πλείστον, τα κεφάλαια αυτά καταχωρίστηκαν ως κρατικές επιδοτήσεις στους λογαριασμούς των ομίλων εξαγωγέων του δείγματος. Οι λεπτομερείς πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τον όμιλο BYD σχετικά με τις επιχορηγήσεις αυτές θεωρήθηκαν από την Επιτροπή θετικό αποδεικτικό στοιχείο επιδότησης που παρείχε όφελος.

(647) Η Επιτροπή αξιολόγησε όλες τις επιχορηγήσεις που έλαβε ο όμιλος BYD και διαπίστωσε ότι δεν αφορούσαν όλες ειδικά την παραγωγή BEV. Οι επιχορηγήσεις που σχετίζονται με την τεχνολογία, την καινοτομία και την ανάπτυξη, την αγορά πάγιων στοιχείων ενεργητικού και τη βιομηχανική στήριξη και προώθηση θεωρήθηκαν ατομικού χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) και του άρθρου 4 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι, από τα έγγραφα που προσκόμισε ο όμιλος BYD, φαίνεται ότι περιορίζονται σε συγκεκριμένες εταιρείες, σε συγκεκριμένους κλάδους παραγωγής, όπως ο κλάδος BEV, ή σε συγκεκριμένα έργα σε συγκεκριμένες περιοχές.

(648) Επιπλέον, οι επιχορηγήσεις αυτές δεν πληρούσαν τα κριτήρια του μη ατομικού χαρακτήρα του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι οι όροι επιλεξιμότητας και τα πραγματικά κριτήρια επιλογής για να είναι επιλέξιμες οι επιχειρήσεις δεν είναι ούτε διαφανή ούτε αντικειμενικά και δεν εφαρμόζονται αυτομάτως.

(649) Δεδομένου ότι οι άλλοι δύο όμιλοι εξαγωγέων του δείγματος δεν παρείχαν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις επιχορηγήσεις που έλαβαν, η Επιτροπή βάσισε τα συμπεράσματά της στο άρθρο 28 του βασικού κανονισμού και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όλες οι επιχορηγήσεις τις οποίες έλαβαν οι εν λόγω όμιλοι είχαν ατομικό χαρακτήρα και αφορούσαν την παραγωγή του οικείου προϊόντος.

δ) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(650) Το όφελος υπολογίστηκε ως το ποσό που εισπράχθηκε κατά την περίοδο έρευνας, ή κατανεμήθηκε στην περίοδο έρευνας, όταν το ποσό αποσβέστηκε κατά τη διάρκεια του ωφέλιμου κύκλου ζωής του πάγιου στοιχείου ενεργητικού με το οποίο σχετιζόταν η επιχορήγηση που λήφθηκε πριν από την περίοδο έρευνας.

(651) Τα ποσοστά επιδότησης προσδιορίστηκαν όσον αφορά όλες τις επιχορηγήσεις στη διάρκεια της περιόδου έρευνας για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος ως εξής:

Επιχορηγήσεις

Εταιρική επωνυμία	Ποσοστό επιδότησης
Όμιλος BYD	0,61 %
Όμιλος Geely	2,31 %
Όμιλος SAIC	8,56 %

3.6.2. *Πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας*

(652) Από την έρευνα προέκυψε ότι η κινεζική κυβέρνηση, τόσο σε κεντρικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης, μετέφερε κεφάλαια στους παραγωγούς BEV με τη μορφή εκταμιεύσεων μετρητών ανά μονάδα BEV που πωλήθηκε στην Κίνα, προς άμεσο όφελος των παραγωγών BEV. Αυτό συνιστά άμεση μεταφορά κεφαλαίων στους παραγωγούς BEV με βάση τις πωλήσεις τους στην Κίνα.

(653) Το καθεστώς εφαρμόζεται σε οχήματα νέων μορφών ενέργειας (NEV), συμπεριλαμβανομένων των BEV, που πωλούνται στην εγχώρια αγορά. Το ποσό των εκταμιεύσεων σε μετρητά καθορίζεται στο επίπεδο της κεντρικής κυβέρνησης και ποικίλλει ανάλογα με την περίοδο κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν οι πωλήσεις και τον τύπο των NEV (για παράδειγμα, ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή ή υβριδικά με ρευματολήπτη).

(654) Το πρόγραμμα περιορίζεται στις πωλήσεις μοντέλων NEV που απαριθμούνται σε κατάλογο τον οποίο δημοσιεύει η κινεζική κυβέρνηση. Για να λάβουν τις εκταμιεύσεις, οι παραγωγοί BEV υποχρεούνται να υποβάλλουν κάθε χρόνο συνολική έκθεση εκκαθάρισης μαζί με λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις πωλήσεις τους από το προηγούμενο έτος. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται τα τιμολόγια πώλησης, οι τεχνικές προδιαγραφές των προϊόντων και τα στοιχεία ταξινόμησης των οχημάτων. Οι αρμόδιες αρχές σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης επαληθεύουν τα προσκομισθέντα στοιχεία μετά την υποβολή τους. Στη συνέχεια, τα κεφάλαια μεταβιβάζονται στους παραγωγούς.

α) Νομική βάση

(655) Η νομική βάση για το πρόγραμμα αυτό είναι η ανακοίνωση σχετικά με τις πολιτικές χρηματοδοτικής στήριξης για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας από το 2016 έως το 2020 [(2015) αριθ. 134], η οποία αναθεωρήθηκε με την ανακοίνωση του υπουργείου Οικονομικών σχετικά με την προσαρμογή της πολιτικής φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας [(2016) αριθ. 958] και τροποποιήθηκε περαιτέρω με την ανακοίνωση σχετικά με τις πολιτικές φορολογικών επιδοτήσεων για τη βελτίωση της προώθησης και της εφαρμογής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας [(2020) αριθ. 86] και την ανακοίνωση σχετικά με την πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας το 2022 [(2021) αριθ. 466].

β) Συμπεράσματα της έρευνας

Η πρόθεση της κινεζικής κυβέρνησης να στηρίξει ευθέως τον εγχώριο κλάδο BEV

(656) Σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της κινεζικής κυβέρνησης και άλλων μερών ότι η εν λόγω επιδότηση προοριζόταν να ωφελήσει τους καταναλωτές, η έρευνα κατέδειξε ότι το πρόγραμμα αποσκοπούσε στην αύξηση των πωλήσεων των εγχώριων παραγωγών μέσω εκταμιεύσεων από κρατικούς πόρους. Το πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί για να προωθήσει την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής NEV και απευθύνεται ειδικά στους παραγωγούς NEV (σε αντιδιαστολή με τους καταναλωτές).

(657) Κύριος σκοπός του εν λόγω καθεστώτος επιδοτήσεων ήταν η προώθηση της ταχείας ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου BEV. Συγκεκριμένα, η ανακοίνωση σχετικά με την πολιτική χρηματοδοτικής στήριξης για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας από το 2016 έως το 2020 αναφέρει τα εξής: «*Προκειμένου να διατηρηθεί η συνέχεια της πολιτικής και να προωθηθεί η ταχεία ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Επιστήμης και Τεχνολογίας, το Υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών και η Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων (στο εξής: τα τέσσερα υπουργεία και επιτροπές) θα συνεχίσουν να εφαρμόζουν πολιτικές επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας από το 2016 έως το 2020 σύμφωνα με τις απαιτήσεις των "Κατευθυντήριων γνωμών της Γενικής Υπηρεσίας του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με την επιτάχυνση της προώθησης και της εφαρμογής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας"*» *[Guobanfa (2014) αριθ. 35]*. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις περιέχουν παρόμοια διατύπωση ([211]).

(658) Στο επίκεντρο της πολιτικής φορολογικών επιδοτήσεων βρίσκονται οι παραγωγοί NEV και όχι οι καταναλωτές. Οι παραγωγοί NEV είναι οι αποδέκτες του προγράμματος· είναι εκείνοι που πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις προκειμένου να λάβουν τις εκταμιεύσεις· εκείνοι πρέπει να παρέχουν τις πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία παραγωγής και πώλησής τους. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνεται η υποβολή εκθέσεων υπολογισμού των κεφαλαίων για το προηγούμενο έτος, καθώς και λεπτομερειών σχετικά με τις δραστηριότητες πώλησης προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων των τιμολογίων πώλησης, των τεχνικών παραμέτρων των προϊόντων και των στοιχείων ταξινόμησης οχημάτων. Επιπλέον, ενθαρρύνονταν να αναπτύξουν πλατφόρμες παρακολούθησης και ελέγχου για την υποβολή των εν λόγω πληροφοριών.

(659) Οι παραγωγοί NEV (μαζί με τις τοπικές κυβερνήσεις) ήταν επίσης οι άμεσοι αποδέκτες ενός μηχανισμού επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση απάτης, και το νομικό πλαίσιο προβλέπει ότι πρέπει να λαμβάνονται άμεσα μέτρα κατά των εταιρειών παραγωγής που λαμβάνουν τις επιδοτήσεις με παράνομα μέσα.

([211]) Ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών σχετικά με την προσαρμογή της πολιτικής φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας [Caijian (2016) αριθ. 958], ανακοίνωση σχετικά με τις πολιτικές φορολογικών επιδοτήσεων για τη βελτίωση της προώθησης και της εφαρμογής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας [Caijian (2020) αριθ. 86] και ανακοίνωση σχετικά με την πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας το 2022 [Caijian (2021) αριθ. 466].

(660) Τέλος, οι κύριοι λόγοι για τη διακοπή του προγράμματος, στις 31 Δεκεμβρίου 2022, σχετίζονταν με την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής ΝΕV στην Κίνα. Όπως αναγνώρισε η κινεζική κυβέρνηση ([212]), αποφάσισε να τερματίσει το πρόγραμμα όταν θεώρησε ότι ο κινεζικός κλάδος παραγωγής ΝΕV είχε επιτύχει κατάλληλο επίπεδο ανάπτυξης και κλίμακας.

(661) Επιπλέον, το γεγονός ότι το πρόγραμμα περιοριζόταν στα ΝΕV εγχώριας παραγωγής καταδεικνύει ότι ο σκοπός του προγράμματος ήταν η ανάπτυξη της παραγωγής και όχι της κατανάλωσης ΒΕV. Πράγματι, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι κανένα εισαγόμενο όχημα δεν επωφελήθηκε από το εν λόγω καθεστώς. Ζητήθηκε συγκεκριμένα από την κινεζική κυβέρνηση να παράσχει πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό στον οποίο τα εισαγόμενα ΒΕV επωφελήθηκαν από το καθεστώς καθ' όλη τη διάρκειά του. Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι τα εισαγόμενα ΒΕV ήταν επιλέξιμα για το εν λόγω πρόγραμμα, αναγνώρισε ωστόσο ότι η επιδότηση αυτή δεν χορηγήθηκε ποτέ σε εταιρείες εισαγωγών ούτε σε αλλοδαπούς παραγωγούς. Μάλιστα, η κινεζική κυβέρνηση δεν ήταν σε θέση να αποδείξει την ύπαρξη διαδικασίας βάσει της οποίας οι αλλοδαποί παραγωγοί ή εισαγωγείς μπορούν να ζητήσουν και να λάβουν κεφάλαια στο πλαίσιο της πολιτικής φορολογικών επιδοτήσεων. Επιπλέον, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες ([213]), τα ΝΕV θα μπορούσαν να επιδοτηθούν μόνον εάν ο συσσωρευτής είχε κατασκευαστεί από κινεζική εταιρεία. Ως εκ τούτου, συνήχθη το συμπέρασμα ότι το πρόγραμμα αυτό ωφέλησε μόνο τους παραγωγούς ΒΕV στην Κίνα και είχε σχεδιαστεί μόνο για αυτούς.

Η διάρκεια του προγράμματος, ο ρόλος των τοπικών αρχών και τα παράλληλα προγράμματα που αναπτύχθηκαν.

(662) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 641 έως 659, τα ΝΕV που πωλήθηκαν μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2022 δεν είναι πλέον επιλέξιμα για την πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων. Ωστόσο, από την έρευνα προέκυψε ότι οι παραγωγοί ΒΕV συνέχισαν να επωφελούνται από το εν λόγω καθεστώς επιδοτήσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας και θα συνεχίσουν να επωφελούνται από τα κεφάλαια που έλαβαν στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος για παρατεταμένο χρονικό διάστημα μετά την περίοδο έρευνας.

(663) Για παράδειγμα, η μεταφορά κεφαλαίων που σχετίζονται με όλα τα επιλέξιμα ΒΕV που πωλήθηκαν και ταξινομήθηκαν το 2020 πραγματοποιήθηκε μόλις στο τέλος του 2023. Η έρευνα αποκάλυψε επίσης ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας μεταφέρθηκαν κεφάλαια σε παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος για αυτοκίνητα που πωλήθηκαν το 2018. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί ΒΕV θα συνεχίσουν να επωφελούνται από την άμεση μεταφορά μετρητών στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος κατά τα έτη μετά την περίοδο έρευνας.

(664) Επιπλέον, η έρευνα αποκάλυψε ότι οι τοπικές αρχές, υπό την άμεση ή έμμεση καθοδήγηση της κινεζικής κυβέρνησης, έχουν θεσπίσει μεγάλο αριθμό παρόμοιων προγραμμάτων, ορισμένα από τα οποία προσομοιάζουν σε μεγάλο βαθμό με το εθνικό καθεστώς. Αυτές οι τοπικές πρωτοβουλίες συμμερίζονται τον κοινό στόχο της παροχής κινήτρων για την παραγωγή ΒΕV, που θα έχει ως αποτέλεσμα τη συνεχή στήριξη των Κινέζων κατασκευαστών ΒΕV.

γ) Όφελος

(665) Κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, οι παραγωγοί ΒΕV επωφελήθηκαν από άμεσες εκταμιεύσεις μετρητών από την κινεζική κυβέρνηση με βάση τις αναφερόμενες πωλήσεις τους.

(666) Οι παραγωγοί του δείγματος και η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκαν ότι η επιδότηση ωφελεί πρωτίστως τους καταναλωτές και όχι τους παραγωγούς, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς, οι παραγωγοί θα μεταβίβαζαν τις επιδοτήσεις στους καταναλωτές για λογαριασμό της κυβέρνησης κατά την πώληση των οχημάτων. Στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος, όταν οι κατασκευαστές ΒΕV πωλούν ένα προϊόν οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, η εταιρεία καθορίζει μια τιμή με τον πελάτη. Η τιμή που καταβάλλει ο πελάτης είναι, κατά τους ισχυρισμούς, το αποτέλεσμα της έκπτωσης του ποσού της επιδότησης από μια θεωρητική βασική τιμή που καθορίζεται από την εταιρεία. Η έκπτωση αυτή θα πρέπει να αντιστοιχεί στο ποσό της επιδότησης. Υπό την έννοια αυτή, ο πελάτης θεωρείται ότι καταβάλλει τιμή στην οποία έχει εφαρμοστεί έκπτωση, για την οποία η εταιρεία αποζημιώνεται αργότερα από την κυβέρνηση.

(667) Παρά την εικαζόμενη πρόθεση να ωφεληθούν οι καταναλωτές, στην πραγματικότητα η κινεζική κυβέρνηση μετέφερε απευθείας κεφάλαια με τη μορφή άμεσης καταβολής μετρητών στους παραγωγούς ΒΕV με βάση την οικονομική τους δραστηριότητα και τις αναφερόμενες προηγούμενες πωλήσεις. Αυτό αποτελεί αδιαμφισβήτητα σαφές κίνητρο για την παραγωγή ΒΕV και προσέφερε απτό όφελος στους παραγωγούς.

([212]) Σύμφωνα με την ανακοίνωση σχετικά με την πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων για την προώθηση και την εφαρμογή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας το 2022 [Cai Jian (2021) αριθ. 466],

([213]) Why a Chinese Company dominates Electric Car Batteries (Γιατί μια κινεζική εταιρεία κυριαρχεί στον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών ηλεκτρικών αυτοκινήτων), New York Times, 22 Δεκεμβρίου 2021. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Επιπλέον, η έρευνα αποκάλυψε ότι η ύπαρξη ή η απουσία της επιδότησης δεν συσχετιζόταν με την τελική τιμή που χρεώθηκε στους καταναλωτές. Δεν υπήρξε αισθητός αντίκτυπος της επιδότησης στην τιμή που χρεώθηκε στους καταναλωτές πριν ή μετά την αφαίρεσή της.

(669) Υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι τιμές για τους καταναλωτές για αντιπροσωπευτικά μοντέλα παρέμειναν σταθερές ή ακόμη και μειώθηκαν και στις τρεις εταιρείες του δείγματος μετά την επίσημη λήξη του προγράμματος της πολιτικής φορολογικών επιδοτήσεων τον Δεκέμβριο του 2022. Αν, κατά τη διάρκεια του καθεστώτος, οι τιμές των οχημάτων που πωλήθηκαν το 2022 είχαν μειωθεί κατά το ποσό της επιδότησης, οι τιμές των οχημάτων αυτών θα έπρεπε να αυξηθούν κατά το ίδιο ποσό τον Ιανουάριο του 2023, άπαξ και το όχημα δεν ήταν πλέον επιλέξιμο για την επιδότηση.

(670) Ωστόσο, συνέβη το αντίθετο. Οι τιμές για τα εν λόγω μοντέλα είτε παρέμειναν ίδιες είτε μειώθηκαν σταδιακά κατά το υπόλοιπο της περιόδου έρευνας. Ως εκ τούτου, η επιδότηση το 2022 δεν ωφέλησε τους καταναλωτές όσον αφορά τη μείωση των τιμών. Αντ' αυτού, οι παραγωγοί καθόρισαν τιμές που τους επέτρεψαν να καλύψουν το σύνολο της επιδότησης.

(671) Επιπλέον, από την έρευνα προέκυψε, αφενός, ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν εφάρμοσε μέτρα για να διασφαλίσει ότι τα οφέλη της επιδότησης μετακυλίονταν στους πελάτες και, αφετέρου, ότι ο καθορισμός των τιμών αφέθηκε στη διακριτική ευχέρεια των παραγωγών. Ως εκ τούτου, μέσω του σχεδιασμού και της λειτουργίας του, το εν λόγω καθεστώς είχε ως στόχο να ωφελήσει τους παραγωγούς NEV.

(672) Λόγω της χρονικής απόκλισης μεταξύ της πώλησης BEV και της εκταμίευσης κρατικών κεφαλαίων, την οποία οι παραγωγοί δεν είναι σε θέση να προβλέψουν, η αβεβαιότητα όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα των εκταμιεύσεων μπορεί να εκτείνεται σε έως και τέσσερα έτη. Ως εκ τούτου, το όφελος για τους παραγωγούς υλοποιείται πλήρως όταν ληφθούν τελικά οι εκταμιεύσεις.

δ) Ατομικός χαρακτήρας

(673) Η επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα, καθώς στοχεύει μόνο στον κλάδο NEV, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου BEV. Επιπλέον, μεταξύ των παραγωγών BEV, το πρόγραμμα ωφέλησε μόνο τους παραγωγούς BEV στην Κίνα και σχεδιάστηκε μόνο για αυτούς.

ε) Συμπέρασμα

(674) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η πολιτική φορολογικών επιδοτήσεων που περιγράφεται ανωτέρω αποτελεί επιδότηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του βασικού κανονισμού, διότι παρέχεται χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή άμεσης μεταφοράς κεφαλαίων που συνεπάγεται όφελος για την οικεία εταιρεία.

στ) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(675) Η επιδότηση χορηγήθηκε με βάση τις ποσότητες των μονάδων BEV που πωλήθηκαν στην Κίνα. Το ποσό του οφέλους κατά την περίοδο έρευνας υπολογίστηκε με βάση τις εκταμιεύσεις που εισπράχθηκαν για τα BEV στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος από τους παραγωγούς του δείγματος κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας.

(676) Το ποσοστό επιδότησης προσδιορίστηκε στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος ως εξής:

Εταιρική επωνυμία	Ποσοστό επιδότησης
Όμιλος BYD	2,18 %
Όμιλος Geely	2,14 %
Όμιλος SAIC	2,28 %

3.7. **Παροχή αγαθών και υπηρεσιών από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού**

3.7.1. *Παροχή δικαιωμάτων χρήσης γης από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού*

(677) Όλες οι εκτάσεις γης στη ΛΔΚ ανήκουν είτε στο κράτος είτε σε συνεταιρισμούς, που απαρτίζονται από χωριά ή κωμοπόλεις, προτού ο νόμιμος τίτλος τους ή ο τίτλος εμπράγματου δικαιώματος παραχωρηθεί ή μεταβιβαστεί σε εταιρικούς ή ιδιώτες ιδιοκτήτες. Όλα τα αγροτεμάχια που βρίσκονται σε αστικοποιημένες περιοχές ανήκουν στο κράτος και όλα τα αγροτεμάχια που βρίσκονται σε αγροτικές περιοχές ανήκουν στα χωριά ή στις κωμοπόλεις.

(678) Ωστόσο, σύμφωνα με το σύνταγμα και τη χωροταξική νομοθεσία της ΛΔΚ, οι εταιρείες και οι ιδιώτες μπορούν να αγοράζουν «δικαιώματα χρήσης γης». Η βιομηχανική γη μισθώνεται κανονικά για 50 έτη, με δυνατότητα ανανέωσης για άλλα 50 έτη.

α) Νομική βάση / Κανονιστικό πλαίσιο

(679) Η παροχή δικαιώματος χρήσης γης στην Κίνα εμπίπτει στον νόμο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί διαχείρισης της γης ([214]). Επιπλέον, μέρος της νομικής βάσης είναι επίσης τα ακόλουθα έγγραφα:

1) Νόμος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί ιδιοκτησίας (διάταγμα του προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας αριθ. 62) ([215])·

2) Νόμος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί διαχείρισης της γης (διάταγμα του προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας αριθ. 28) ([216])·

3) Νόμος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας περί διοίκησης της αστικής ακίνητης περιουσίας (διάταγμα του προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας αριθ. 29) ([217])·

4) Μεταβατικοί κανονισμοί της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με την εκχώρηση και μεταβίβαση του δικαιώματος χρήσης κρατικής γης σε αστικές περιοχές (διάταγμα του Κρατικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας αριθ. 55) ([218])·

5) Κανονισμός για την εφαρμογή του νόμου περί διαχείρισης της γης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας [διάταγμα του Κρατικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (2014) αριθ. 653] ([219])·

6) Διάταξη σχετικά με την εκχώρηση δικαιωμάτων χρήσης οικοδομήσιμης κρατικής γης μέσω διαγωνισμού, δημοπρασίας και προκήρυξης υποβολής προσφορών (ανακοίνωση της CSRC αριθ. 39) ([220])· και

7) Ανακοίνωση του Κρατικού Συμβουλίου για τα ζητήματα που αφορούν την ενίσχυση του ελέγχου της γης [Guo Fa (2006) αριθ. 31] ([221]).

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(680) Σύμφωνα με το άρθρο 10 της διάταξης σχετικά με την εκχώρηση δικαιωμάτων χρήσης οικοδομήσιμης κρατικής γης μέσω διαγωνισμού, δημοπρασίας και προκήρυξης υποβολής προσφορών, οι τοπικές αρχές ορίζουν τις τιμές της γης σύμφωνα με το σύστημα αξιολόγησης γης στις αστικές περιοχές, το οποίο ενημερώνεται κάθε τρία έτη, και με την κυβερνητική βιομηχανική πολιτική.

(681) Σε προηγούμενες έρευνες ([222]), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι τιμές που καταβάλλονταν για δικαιώματα χρήσης γης στη ΛΔΚ δεν ήταν αντιπροσωπευτικές μιας τιμής της αγοράς που καθορίζεται από τους κανόνες της προσφοράς και της ζήτησης στην ελεύθερη αγορά, καθώς διαπιστώθηκε ότι το σύστημα δημοπρασιών ήταν ασαφές, αδιαφανές και δεν λειτουργούσε στην πράξη, καθώς και ότι οι τιμές καθορίζονταν αυθαίρετα από τις αρχές. Όπως αναφέρεται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη, οι αρχές ορίζουν τις τιμές με βάση το σύστημα αξιολόγησης γης στις αστικές περιοχές, το οποίο, μεταξύ άλλων κριτηρίων, απαιτεί από αυτές να λαμβάνουν υπόψη και τη βιομηχανική πολιτική κατά τον καθορισμό της τιμής της βιομηχανικής γης.

(682) Από την παρούσα έρευνα δεν προέκυψαν αξιοσημείωτες αλλαγές ως προς το συγκεκριμένο θέμα. Για παράδειγμα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι περισσότεροι όμιλοι εταιρειών του δείγματος έλαβαν τα δικαιώματά τους για τη χρήση γης έναντι της ακριβούς τιμής που προσέφεραν στο πλαίσιο διαδικασίας υποβολής προσφορών από τις τοπικές αρχές.

([214]) Βλ. νόμο της ΛΔΚ περί διαχείρισης της γης, της 25ης Ιουνίου 1986, όπως τροποποιήθηκε, ο οποίος διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Βλ. νόμο της ΛΔΚ περί ιδιοκτησίας, της 16ης Μαρτίου 2007, ο οποίος διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Βλ. κανονισμό για την εφαρμογή του νόμου της ΛΔΚ περί διαχείρισης της γης, της 27ης Δεκεμβρίου 1998, όπως τροποποιήθηκε, ο οποίος διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Βλ. https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Βλ. https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Βλ. https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Βλ. 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]) Βλ. https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Βλ. υπόθεση πλατέων προϊόντων θερμής έλασης, αιτιολογικές σκέψεις 295 έως 299, υπόθεση επισώτρων, αιτιολογικές σκέψεις 488 έως 490, υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, αιτιολογικές σκέψεις 500 έως 502, υπόθεση καλωδίων οπτικών ινών, αιτιολογικές σκέψεις 541 έως 543, υπόθεση αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση, αιτιολογικές σκέψεις 540 έως 548.

(683) Τα ανωτέρω αποδεικτικά στοιχεία έρχονται σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της κινεζικής κυβέρνησης ότι οι τιμές που καταβάλλονται για δικαιώματα χρήσης γης στη ΛΔΚ είναι αντιπροσωπευτικές της τιμής της αγοράς, η οποία καθορίζεται από τους κανόνες της ζήτησης και της προσφοράς στην ελεύθερη αγορά.

γ) Συμπέρασμα

(684) Τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας καταδεικνύουν ότι η κατάσταση όσον αφορά την απόκτηση δικαιωμάτων χρήσης γης στη ΛΔΚ είναι αδιαφανής και ότι οι τιμές συχνά καθορίζονταν αυθαίρετα από τις αρχές.

(685) Συνεπώς, η χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης γης από την κινεζική κυβέρνηση θα πρέπει να θεωρηθεί επιδότηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii) και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, με τη μορφή παροχής αγαθών που προσπορίζει όφελος στις αποδέκτριες εταιρείες. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 676 έως 679 ανωτέρω, στη ΛΔΚ δεν λειτουργεί η αγορά γης και η χρήση εξωτερικού δείκτη αναφοράς (βλ. αιτιολογική σκέψη 688) αποδεικνύει ότι το ποσό που καταβλήθηκε για τα δικαιώματα χρήσης γης από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος είναι αρκετά χαμηλότερο από τις κανονικές τιμές της αγοράς.

(686) Όσον αφορά την προτιμησιακή πρόσβαση σε βιομηχανική γη εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένους κλάδους παραγωγής, η Επιτροπή επισήμανε ότι η τιμή που ορίζουν οι τοπικές αρχές πρέπει να λαμβάνει υπόψη την κυβερνητική βιομηχανική πολιτική, όπως αναφέρεται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 680. Στο πλαίσιο αυτής της βιομηχανικής πολιτικής, ο κλάδος BEV χαρακτηρίζεται ως προωθούμενος κλάδος παραγωγής. Επιπλέον, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 40 του Κρατικού Συμβουλίου, οι δημόσιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τις «Κατευθυντήριες γραμμές για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση» και τις βιομηχανικές πολιτικές κατά την εκχώρηση γης. Το άρθρο XVIII της απόφασης αριθ. 40 καθιστά σαφές ότι οι κλάδοι παραγωγής που «υπόκεινται σε περιορισμούς» δεν θα έχουν πρόσβαση σε δικαιώματα χρήσης γης. Συνάγεται ότι η επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) και γ) του βασικού κανονισμού, διότι η προτιμησιακή χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης γης περιορίζεται σε εταιρείες που ανήκουν σε συγκεκριμένους κλάδους παραγωγής, στην προκειμένη περίπτωση στον κλάδο BEV, και οι κυβερνητικές πρακτικές στον τομέα αυτό είναι ασαφείς και αδιαφανείς.

δ) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(687) Όπως και σε προηγούμενες έρευνες ([223]) και σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο δ) σημείο ii) του βασικού κανονισμού, οι τιμές γης από το χωριστό τελωνειακό έδαφος Ταϊβάν, Πένγκου, Κίνμεν και Μάτσου (στο εξής: Κινεζική Ταϊπέι) χρησιμοποιήθηκαν ως εξωτερικός δείκτης αναφοράς ([224]). Το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες υπολογίζεται με τη συνεκτίμηση της διαφοράς μεταξύ του ποσού που πράγματι καταβλήθηκε από κάθε παραγωγό-εξαγωγέα του δείγματος (δηλαδή της πραγματικής καταβληθείσας τιμής όπως αναφέρεται στη σύμβαση και, κατά περίπτωση, της τιμής που αναφέρεται στη σύμβαση μείον το ποσό των επιστροφών/επιχορηγήσεων από τις τοπικές κυβερνήσεις) και του ποσού που θα έπρεπε κανονικά να καταβληθεί βάσει του δείκτη αναφοράς της Κινεζικής Ταϊπέι.

(688) Η Επιτροπή θεωρεί την Κινεζική Ταϊπέι κατάλληλο εξωτερικό δείκτη αναφοράς για τους εξής λόγους:

— το συγκρίσιμο επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης, του ΑΕΠ και της οικονομικής δομής μεταξύ της Κινεζικής Ταϊπέι και των περισσότερων επαρχιών και πόλεων της ΛΔΚ στις οποίες έχουν την έδρα τους οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος·

— τη γειτνίαση της ΛΔΚ με την Κινεζική Ταϊπέι·

— το υψηλό ποσοστό βιομηχανικής υποδομής τόσο στην Κινεζική Ταϊπέι όσο και σε πολλές επαρχίες της ΛΔΚ·

— τους στενούς οικονομικούς δεσμούς και τις διασυνοριακές εμπορικές σχέσεις μεταξύ της Κινεζικής Ταϊπέι και της ΛΔΚ·

— την υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα σε πολλές από τις επαρχίες της ΛΔΚ και στην Κινεζική Ταϊπέι·

— τις ομοιότητες μεταξύ του είδους της γης και των συναλλαγών που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του σχετικού δείκτη αναφοράς στην Κινεζική Ταϊπέι σε σχέση με τη ΛΔΚ· και

— τα κοινά δημογραφικά, γλωσσικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά μεταξύ της Κινεζικής Ταϊπέι και της ΛΔΚ.

([223]) Βλ. υπόθεση επισώτρων, υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, υπόθεση καλωδίων οπτικών ινών και υπόθεση αλουμινόχαρτου προς μεταποίηση.

([224]) Επιβεβαιώθηκε από το Γενικό Δικαστήριο στην υπόθεση T-444/11, Gold East Paper και Gold Huacheng Paper κατά Συμβουλίου, απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 11ης Σεπτεμβρίου 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Η Επιτροπή, ακολουθώντας τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε σε προηγούμενες έρευνες ([225]), χρησιμοποίησε τη μέση τιμή γης ανά τετραγωνικό μέτρο στην Κινεζική Ταϊπέι, διορθωμένη με βάση τον πληθωρισμό και την εξέλιξη του ΑΕΠ από τις ημερομηνίες των αντίστοιχων συμβάσεων για τα δικαιώματα χρήσης γης. Οι πληροφορίες που αφορούν τις τιμές βιομηχανικής γης από το 2013 αντλήθηκαν από τον ιστότοπο της Υπηρεσίας Βιομηχανίας του Υπουργείου Οικονομικών Υποθέσεων της Ταϊβάν ([226]). Για τα προηγούμενα έτη, οι τιμές διορθώθηκαν με χρήση των ποσοστών πληθωρισμού και της εξέλιξης του κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές σε δολάρια ΗΠΑ για την Κινεζική Ταϊπέι, όπως δημοσιεύτηκαν από το ΔΝΤ για το 2013.

(690) Το ποσοστό της επιδότησης προσδιορίστηκε στο πλαίσιο της εν λόγω επιδότησης κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος ως εξής:

Εταιρική επωνυμία	Ποσοστό επιδότησης
Όμιλος BYD	1,20 %
Όμιλος Geely	0,84 %
Όμιλος SAIC	0,67 %

3.7.2. *Παροχή συσσωρευτών και των βασικών συντελεστών παραγωγής για την παραγωγή συσσωρευτών (συγκεκριμένα σιδηροφωσφορικού λιθίου) από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού*

α) Εισαγωγή

(691) Στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι φαίνεται να υπάρχει μεγάλος αριθμός ειδικών σχεδίων με τα οποία η κινεζική κυβέρνηση ή οι τοπικές κυβερνήσεις παρέχουν στήριξη ειδικά για την ανάπτυξη πρώτων υλών και εισροών για BEV, καθώς και για συσσωρευτές. Τα αποδεικτικά στοιχεία που περιέχονται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων έδειξαν ότι η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα πλαίσιο μέσω του οποίου υποστηρίζονται όλα τα επίπεδα της αλυσίδας του κλάδου BEV, από την εξόρυξη βασικών πρώτων υλών για την παραγωγή συντελεστών παραγωγής μέχρι τους συντελεστές παραγωγής ενδιάμεσου σταδίου και το τελικό προϊόν, με σκοπό την ταχεία και ισχυρή ανάπτυξη του κλάδου BEV. Αυτό επιβεβαιώθηκε από την ανάλυση που διενήργησε η Επιτροπή, από την οποία προκύπτει ότι όραμα της κινεζικής κυβέρνησης είναι οι προμηθευτές πρώτων υλών προηγούμενου σταδίου και οι προμηθευτές συσσωρευτών να αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου πλαισίου για την ανάπτυξη και την προώθηση του κλάδου BEV στο σύνολό του.

(692) Το λίθιο, το κοβάλτιο, το νικέλιο, ο χαλκός, που χρησιμοποιείται σε μορφή φύλλου χαλκού, το αλουμίνιο, που επίσης χρησιμοποιείται σε μορφή φύλλου αλουμινίου και ως ταινία αλουμινίου για το περίβλημα των στοιχείων, και ο γραφίτης είναι οι κύριες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε συσσωρευτές σιδηροφωσφορικού λιθίου (στο εξής: «λιθίου» ή «LFP») και σε συσσωρευτές οξειδίων νικελίου-μαγγανίου-κοβαλτίου (στο εξής: NMC). Και οι δύο τύποι συσσωρευτών υπάγονται στην ομάδα των αποκαλούμενων «συσσωρευτών ιόντων λιθίου». Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο όμιλος BYD ήταν ο μόνος καθετοποιημένος παραγωγός-εξαγωγέας BEV του δείγματος που παρήγαγε συσσωρευτές LFP για BEV. Η Επιτροπή συνέλεξε πληροφορίες από τον όμιλο BYD σχετικά με τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή στοιχείων για τη συστοιχία συσσωρευτών (δηλαδή ταινία αλουμινίου, φύλλο αλουμινίου, φύλλο χαλκού, γραφίτης και LFP). Δεδομένης της σημασίας του LFP στη διαδικασία παραγωγής συσσωρευτών (το οποίο αντιστοιχεί περίπου στο [25 %-35 %] του κόστους παραγωγής συσσωρευτών), η Επιτροπή επικέντρωσε την έρευνά της κατά το προσωρινό στάδιο στην παροχή LFP έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

(693) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή διαπίστωσε ιδίως ότι ο μόνος καθετοποιημένος όμιλος προμηθευόταν LFP από συνδεδεμένους και μη συνδεδεμένους προμηθευτές για την παραγωγή συσσωρευτών BEV. Το LFP είναι ο τύπος λιθίου που χρησιμοποιείται στους συσσωρευτές LFP και λαμβάνεται με ανάμειξη ανθρακικού λιθίου με φωσφορικό σίδηρο. Το LFP είναι το κύριο συστατικό των στοιχείων συσσωρευτών, αντιπροσωπεύοντας συνολικά περίπου το [25-35]% του κόστους της συστοιχίας συσσωρευτών.

(694) Οι άλλοι δύο όμιλοι (SAIC και Geely) προμηθεύονταν τους συσσωρευτές τους από μη συνδεδεμένους και συνδεδεμένους προμηθευτές, καθώς και από κοινοπραξίες με την Contemporary Amperex Technology Company Limited (στο εξής: CATL). Η συστοιχία συσσωρευτών αποτελεί τον κύριο παράγοντα κόστους των BEV, αντιπροσωπεύοντας συνολικά το [40-50] % του κόστους παραγωγής.

([225]) Βλ. υπόθεση υφασμάτων από υαλοΐνες, υπόθεση προϊόντων χάλυβα με οργανική επικάλυψη, υπόθεση ηλιακών πάνελ και υπόθεση καλωδίων οπτικών ινών.

([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) Ως εκ τούτου, σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή επικεντρώθηκε στους κύριους παράγοντες κόστους για την παραγωγή BEV, και συγκεκριμένα 1) στην παροχή συσσωρευτών όσον αφορά τον μη καθετοποιημένο παραγωγό-εξαγωγέα BEV και 2) στην παροχή LFP όσον αφορά τον καθετοποιημένο παραγωγό-εξαγωγέα BEV, ως την κύρια πρώτη ύλη που χρησιμοποιείται στην παραγωγή συσσωρευτών.

β) Άρνηση συνεργασίας και χρήση των διαθέσιμων στοιχείων

(696) Όπως επισημαίνεται στο σημείο 3.3.1.1, η κινεζική κυβέρνηση, παρότι της ζητήθηκε, δεν διαβίβασε το ειδικό ερωτηματολόγιο που προοριζόταν για τους προμηθευτές πρώτων υλών και συσσωρευτών BEV σε γνωστούς προμηθευτές στην Κίνα. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε καίριες πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά της εγχώριας αγοράς για BEV στην Κίνα και τους οικονομικούς της φορείς.

(697) Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε από την κινεζική κυβέρνηση πληροφορίες όσον αφορά το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, τη διάρθρωση της εγχώριας αγοράς, τους μηχανισμούς τιμολόγησης και τις τιμές, καθώς και τη μετοχική σύνθεση των εταιρειών, έκρινε ότι δεν έλαβε καίριες πληροφορίες που ήταν σημαντικές για την έρευνα.

(698) Ελλείψει πληροφοριών εκ μέρους της κινεζικής κυβέρνησης όσον αφορά τον αριθμό και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των εγχώριων προμηθευτών πρώτων υλών και συσσωρευτών για BEV, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία κατά την έννοια του άρθρου 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή ανέλυσε συγκεκριμένα σχέδια για τον κινεζικό κλάδο παραγωγής συσσωρευτών για οχήματα νέων μορφών ενέργειας (στο εξής: NEV), στον οποίο ανήκουν τα BEV, καθώς και την κατάσταση των προμηθευτών πρώτων υλών για τον καθετοποιημένο παραγωγό-εξαγωγέα και τους συνδεδεμένους προμηθευτές συσσωρευτών των δύο μη καθετοποιημένων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος. Όπου κρίθηκε αναγκαίο λόγω της έλλειψης πληροφοριών στον φάκελο, η Επιτροπή χρειάστηκε να συναγάγει συμπεράσματα από τα διαθέσιμα στοιχεία και τις διαθέσιμες πληροφορίες στον φάκελο.

(699) Όπως επισημαίνεται στο σημείο 3.3.2, ο όμιλος SAIC, παρότι του ζητήθηκε, δεν προσκόμισε πληροφορίες σχετικά με το κόστος παραγωγής, τους καταλόγους υλικών, τις προδιαγραφές προϊόντος, συμπεριλαμβανομένης της χημικής σύνθεσης της πρώτης ύλης που αγοράζεται από τους προμηθευτές και του σχετικού καταλόγου συναλλαγών για τους προμηθευτές. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι έλειπαν καίριας σημασίας πληροφορίες που ήταν απαραίτητες για την εξαγωγή ευλόγως ακριβών συμπερασμάτων και ότι έπρεπε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(700) Κατά συνέπεια, όσον αφορά τους μη καθετοποιημένους παραγωγούς-εξαγωγείς BEV, η Επιτροπή μπορούσε να βασιστεί μόνο στις πληροφορίες που συλλέχθηκαν από τον όμιλο Geely. Δεδομένου ότι και οι δύο μη καθετοποιημένοι παραγωγοί-εξαγωγείς BEV προμηθεύονται τους συσσωρευτές τους από παρόμοιους προμηθευτές συσσωρευτών και ότι η Επιτροπή μπορούσε να βασίσει τα συμπεράσματά της όσον αφορά την παροχή συσσωρευτών στον όμιλο Geely σε στοιχεία που παρασχέθηκαν απευθείας από τους προμηθευτές του, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον όμιλο Geely υποκαθιστούν ευλόγως τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες προκειμένου να συναχθούν συμπεράσματα για τον όμιλο SAIC. Ωστόσο, η Επιτροπή συνέχισε να βασίζεται στις πληροφορίες που συλλέχθηκαν ο όμιλος SAIC, οι οποίες μπορούσαν να επαληθευτούν· κυρίως στα ονόματα των προμηθευτών συσσωρευτών στον όμιλο SAIC.

3.7.2.1. Παροχή συσσωρευτών από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

(701) Για να αποδειχθεί η ύπαρξη αντισταθμίσιμης επιδότησης, πρέπει να υπάρχουν τρία στοιχεία σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 του βασικού κανονισμού: 1) χρηματοδοτική συνεισφορά, 2) όφελος και 3) ατομικός χαρακτήρας.

3.7.2.1.1. *Χρηματοδοτική συνεισφορά*

α) Προμηθευτές συσσωρευτών που ενεργούν ως «δημόσιοι οργανισμοί»

(702) Η Επιτροπή ανέλυσε πρώτα κατά πόσον θα μπορούσε να διαπιστωθεί ότι οι προμηθευτές συσσωρευτών ισοδυναμούν με δημόσιους οργανισμούς, προκειμένου η παροχή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού να καταλογιστεί στην κινεζική κυβέρνηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Όπως εξηγείται λεπτομερώς στο σημείο 3.5.1.1, αιτιολογικές σκέψεις 409-418, το νομικό κριτήριο για την ύπαρξη δημόσιου οργανισμού πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με τη νομολογία του ΠΟΕ που περιγράφεται λεπτομερώς σε αυτό. Με βάση τη σχετική νομολογία που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 409 έως 418, το κατά πόσον οι παραγωγοί συντελεστών παραγωγής στην Κίνα που ασχολούνται με την παροχή συντελεστών παραγωγής είναι «δημόσιοι

οργανισμοί» (δηλαδή οντότητες που διαθέτουν, ασκούν ή τους έχει εκχωρηθεί η εξουσία να ασκούν κρατικές λειτουργίες) θα πρέπει να εξετάζεται με δέουσα συνεκτίμηση i) του νομικού και οικονομικού περιβάλλοντος που επικρατεί στη χώρα στην οποία δραστηριοποιούνται οι οντότητες που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας, ii) της σχέσης μεταξύ των εν λόγω οντοτήτων και της κυβέρνησης, και iii) των βασικών χαρακτηριστικών και λειτουργιών των σχετικών οντοτήτων.

(703) Επιπλέον, όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 416, το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο τόνισε τη σημασία της άρνησης συνεργασίας από την επίμαχη κυβέρνηση προκειμένου να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ορισμένες οντότητες είναι δημόσιοι οργανισμοί ([227]). Πράγματι, σε περιπτώσεις στις οποίες μια ερευνούσα αρχή πρέπει να εξετάσει τα στοιχεία σχετικά με τη σχέση μεταξύ της κυβέρνησης και ορισμένων οντοτήτων που ασκούν κρατικές λειτουργίες, η κυβέρνηση έχει στην κατοχή της βασικές πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη λήψη απόφασης σχετικά με δημόσιους οργανισμούς. Εάν η κυβέρνηση αρνηθεί να παράσχει αυτές τις πληροφορίες, η ερευνούσα αρχή μπορεί να συναγάγει συμπεράσματα από την έλλειψη συνεργασίας, μεταξύ άλλων ότι οι ζητούμενες πληροφορίες επιβεβαιώνουν, για παράδειγμα, βασική κρατική παρουσία στις εν λόγω οντότητες, η οποία συνεπάγεται την άσκηση ουσιαστικού ελέγχου επί των εν λόγω οντοτήτων. Ως εκ τούτου, τεκμηριωμένες επίσημες ενδείξεις κρατικής ιδιοκτησίας, άμεσου ελέγχου από το κράτος και κυβερνητικής παρέμβασης στην αγορά για την επίτευξη ορισμένων στόχων πολιτικής μπορεί να καταδεικνύουν, μεταξύ άλλων σε περίπτωση μη συνεργασίας της σχετικής κυβέρνησης, ότι οι παραγωγοί συντελεστών παραγωγής είναι επιφορτισμένοι με κρατική εξουσία και ασκούν κρατικές λειτουργίες.

(704) Τέλος, για να θεωρηθούν δημόσιοι οργανισμοί, οι επίμαχοι προμηθευτές δεν θα πρέπει απαραιτήτως να ελέγχονται από την κινεζική κυβέρνηση σε κάθε πώληση συντελεστών παραγωγής σε παραγωγούς επόμενου σταδίου. Το κεντρικό ερώτημα είναι αν οι ίδιες οι οντότητες διαθέτουν τα βασικά χαρακτηριστικά και τις λειτουργίες που απαιτούνται για να χαρακτηριστούν δημόσιοι οργανισμοί.

1) *Νομικό και οικονομικό περιβάλλον που επικρατεί στη ΛΔΚ*

(705) Όπως εξηγείται λεπτομερώς στις αιτιολογικές σκέψεις 197 έως 203, το νομικό και οικονομικό περιβάλλον στη ΛΔΚ εντός του οποίου δραστηριοποιούνται οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής BEV χαρακτηρίζεται από ισχυρή παρουσία της κυβέρνησης και άσκηση εκτεταμένου ελέγχου από αυτήν, όπου το κράτος ασκεί αποφασιστική επιρροή στην κατανομή των πόρων και στις τιμές τους. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της ανάλυσης του νομικού και οικονομικού περιβάλλοντος που δημιούργησε η κινεζική κυβέρνηση για την προμήθεια συντελεστών παραγωγής για BEV έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, είναι σκόπιμο να υπενθυμιστεί εξαρχής το επίπεδο παρέμβασης της κινεζικής κυβέρνησης και του ΚΚΚ στην κινεζική οικονομία (βλ. ιδίως αιτιολογική σκέψη 201).

(706) Σύμφωνα με το δόγμα της σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς, η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι διαμορφώνει την οικονομική δομή της χώρας, μεταξύ άλλων υπό το πρίσμα του άρθρου 11 του Συντάγματος, σύμφωνα με το οποίο η κυβέρνηση ασκεί ρητά εποπτεία και έλεγχο και στους μη δημόσιους τομείς της οικονομίας (βλ. ιδίως αιτιολογική σκέψη 199), συμπεριλαμβανομένων, ως εκ τούτου, ακόμη και ιδιωτικών προμηθευτών συντελεστών παραγωγής BEV. Με βάση αυτή τη συνταγματική κατοχύρωση και χάρη στις υφιστάμενες θεσμικές και οργανωτικές δομές, η κινεζική κυβέρνηση είναι σε θέση να επιδιώξει τους στόχους πολιτικής της, ιδίως μέσω του λεπτομερούς συστήματος σχεδιασμού (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 203) και της θέσπισης ειδικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένων μέτρων στήριξης, για βασικούς φορείς σε προωθούμενους τομείς.

(707) Όπως θα αναλυθεί λεπτομερώς κατωτέρω, η ανάπτυξη των συντελεστών παραγωγής προηγούμενου σταδίου για την παραγωγή συσσωρευτών και η ανάπτυξη των συσσωρευτών είναι αλληλένδετες, καθώς η ανάπτυξη των συντελεστών παραγωγής τόσο προηγούμενου όσο και ενδιάμεσου σταδίου εξυπηρετεί με τη σειρά της την ανάπτυξη του κλάδου BEV. Η κινεζική κυβέρνηση όχι μόνο δρομολόγησε πολιτικές και μέτρα για την ανάπτυξη του κλάδου BEV και των κλάδων παραγωγής γύρω από αυτόν, αλλά δημιούργησε ένα συνολικό πλαίσιο. Το πλαίσιο αυτό καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο η κινεζική κυβέρνηση παρεμβαίνει στην αγορά, με αποτέλεσμα οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής να μην είναι φορείς της ελεύθερης αγοράς, αλλά οντότητες που ασκούσαν τις ανατεθείσες κρατικές λειτουργίες για την ανάπτυξη του κλάδου BEV. Ως εκ τούτου, στο παρόν σημείο θα αναλυθούν τόσο οι στόχοι πολιτικής που αφορούν τα υλικά προηγούμενου σταδίου (δηλαδή τους βασικούς συντελεστές παραγωγής στην παραγωγή συσσωρευτών) και τους συντελεστές παραγωγής ενδιάμεσου σταδίου, όπως οι συσσωρευτές, καθώς και τα ειδικά μέτρα τα οποία έλαβε η κινεζική κυβέρνηση για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

([227]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, *ΗΠΑ — Δασμοί αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί σε ορισμένα προϊόντα από την Κίνα*, WT/DS379/AB/R, σημείο 349.

2) *Στόχοι πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης για την ανάπτυξη του κλάδου BEV*

(708) Στο σημείο 3.1 περιγράφεται λεπτομερώς το σχετικό ιστορικό και πλαίσιο και εξηγείται η σημασία που αποδίδει η κινεζική κυβέρνηση στην ανάπτυξη του κλάδου BEV, μεταξύ άλλων μέσω της ανάπτυξης των κλάδων παραγωγής που τον περιβάλλουν, ως καθοριστικής σημασίας για την επιτυχία των παραγωγών BEV. Ο πρωταρχικός στόχος πολιτικής για την ενθάρρυνση του τομέα BEV, μεταξύ άλλων μέσω της παροχής συντελεστών παραγωγής, αποτυπώνεται σε μεγάλο αριθμό κανονισμών και άλλων εγγράφων πολιτικής και σχεδίων που έχουν εκδοθεί από διάφορους κρατικούς φορείς για την εποπτεία κάθε πτυχής των εν λόγω τομέων όσον αφορά τους συσσωρευτές και/ή τους συντελεστές παραγωγής τους.

(709) Το σχέδιο δράσης του 2017 για την προώθηση της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών οχημάτων (στο εξής: σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές) ([228]), το οποίο καλύπτεται, μεταξύ άλλων, στις αιτιολογικές σκέψεις 230 έως 232, καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο οι κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής της κυβέρνησης περιλαμβάνουν ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα των NEV.

(710) Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε «*προκειμένου να εφαρμοστεί η "Ανακοίνωση του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με την έκδοση του σχεδίου ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας (2012-2020)" (Guofa [2012] αριθ. 22) και οι «Κατευθυντήριες γνώμες του Γενικού Γραφείου του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με την επιτάχυνση της προώθησης και της εφαρμογής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας» (Guobanfa [2014] αριθ. 35) (...) και να προωθηθεί η υγιής και βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας*» ([229]). Επιπλέον, το σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές προβλέπει την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών με στόχο να εξυπηρετηθεί με τη σειρά της η ανάπτυξη του κλάδου NEV, στον οποίο ανήκει ο κλάδος BEV («*οι συσσωρευτές αποτελούν την καρδιά των ηλεκτρικών οχημάτων και το κλειδί για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας*»). Αυτές οι συνδέσεις μεταξύ του σχεδίου για τους συσσωρευτές και των κύριων σχεδίων για τη στήριξη της παραγωγής BEV δείχνουν ότι η κινεζική κυβέρνηση ενθάρρυνε την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών ως καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη του κλάδου BEV. Ειδικότερα, δείχνουν ότι η ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση των σκοπών της ανάπτυξης του κλάδου BEV μέσω της μείωσης του κόστους για την προμήθεια φθηνότερων συσσωρευτών. Τέλος, καταδεικνύουν την προτίμηση της κυβέρνησης στους εγχώριους παραγωγούς συσσωρευτών, προκειμένου να τους ενισχύσει και να ενθαρρύνει τη διείσδυσή τους σε αγορές του εξωτερικού.

(711) Εκτός από το προαναφερθέν σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές, η νομική βάση των πλέον συναφών κανόνων και κανονισμών είναι η ακόλουθη:

— 13ο πενταετές πρόγραμμα για την ανάπτυξη στρατηγικών και αναδυόμενων κλάδων παραγωγής ([230])·

— 14ο πενταετές πρόγραμμα για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής πρώτων υλών (στο εξής: πενταετές πρόγραμμα για τις πρώτες ύλες) ([231]):

— κατάλογος των προωθούμενων κλάδων παραγωγής στη δυτική περιοχή (διάταγμα αριθ. 40 [2021]) (στο εξής: κατάλογος προωθούμενων κλάδων παραγωγής) ([232])·

— κατάλογος κατευθυντήριων γραμμών για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση [διάταγμα αριθ. 49 (2019)] (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τη βιομηχανία) ([233])·

— σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και NEV (2012-2020) (στο εξής: σχέδιο NEV 2012-2020) ([234])·

— κατευθυντήριες γνώμες σχετικά με την επέκταση των επενδύσεων σε στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής και την καλλιέργεια ενισχυμένων νέων σημείων ανάπτυξης και πόλων ανάπτυξης (διάταγμα αριθ. 1409 [2020]) (στο εξής: κατευθυντήριες γνώμες για τις επενδύσεις) ([235])·

([228]) Βλ. https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Βλ. https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1
([230]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Μετάφραση στα αγγλικά διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/
([231]) Το πλήρες κείμενο του προγράμματος διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Η αγγλική μετάφραση διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— ανακοίνωση του Υπουργείου Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής για τη Ρύθμιση της Αγοράς σχετικά με τη συντονισμένη και σταθερή ανάπτυξη της βιομηχανικής αλυσίδας και της αλυσίδας εφοδιασμού συσσωρευτών ιόντων λιθίου (στο εξής: ανακοίνωση σχετικά με τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών) ([236])·

— σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας (2021-2035) (στο εξής: σχέδιο NEV 2021-2035) ([237])·

— στρατηγική «Made in China 2025» (στο εξής: MIC 2025) ([238])·

— νόμος για τους ορυκτούς πόρους (στο εξής: MRL) ([239])·

— τυποποιημένοι όροι του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών ιόντων λιθίου — έκδοση 2021 (στο εξής: τυποποιημένοι όροι) ([240]).

(712) Οι οδηγίες για τα προαναφερθέντα σχέδια αποτυπώνονται και εφαρμόζονται στα αντίστοιχα επαρχιακά, περιφερειακά, δημοτικά και τοπικά σχέδια. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

— σχέδιο δράσης για την προώθηση της υψηλής ποιότητας ανάπτυξης συσσωρευτών και υλικών νέων μορφών ενέργειας στην επαρχία Guizhou το 2022 (στο εξής: σχέδιο δράσης της Guizhou) ([241])·

— «κατευθυντήριες γνώμες σχετικά με την επιτάχυνση της υψηλής ποιότητας ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου, νέων μορφών ενέργειας και νέων υλικών» της επαρχίας Fujian (στο εξής: κατευθυντήριες γνώμες της Fujian) ([242])·

— ειδικό σχέδιο της πόλης Ningde για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού τομέα στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος (στο εξής: σχέδιο της Ningde για τη μεταποίηση) ([243])·

— σχέδιο ανάπτυξης του δήμου Shandong Zhaozuang 2021-2025 για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου (στο εξής: σχέδιο ανάπτυξης του Shandong) ([244])·

— «γνώμες για τη στήριξη της υψηλής ποιότητας ανάπτυξης της αλυσίδας του κλάδου παραγωγής αυτοκινήτων νέων μορφών ενέργειας» της επαρχίας Shenzhen (στο εξής: σχέδιο της Shenzhen) ([245])·

— 14ο πενταετές πρόγραμμα για την ανάπτυξη συσσωρευτών λιθίου στην πόλη Suining της επαρχίας Sichuan (στο εξής: σχέδιο της Suining) ([246])·

— σχέδιο ορυκτών πόρων του Yichun (2021-2025) ([247])·

— ανακοίνωση σχετικά με διάφορα μέτρα πολιτικής για τη βελτίωση και την ενίσχυση της βιομηχανίας νέων μορφών ενέργειας – συσσωρευτών λιθίου στην επαρχία μας (ανακοίνωση αριθ. 21 [2022]) (στο εξής: μέτρα για τους συσσωρευτές ιόντων λιθίου) ([248])·

([236]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.
([237]) Η κινεζική έκδοση είναι διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm και https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123 —η σύνοψη στα αγγλικά διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.
([238]) Βλ. https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm· η αγγλική μετάφραση διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf
([239]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Η αγγλική έκδοση είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο του Εθνικού Λαϊκού Κογκρέσου (NPC): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm
([240]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Βλ. ιδίως προσάρτημα 1.
([241]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://gzvcpe.org/index.php?id=483
([242]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022
([243]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([244]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf
([245]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.
([246]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html
([247]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: 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]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— «διάφορες γνώμες σχετικά με την ενίσχυση της διαχείρισης των ορυκτών πόρων λιθίου» του δήμου Yichun (στο εξής: ορυκτοί πόροι λιθίου του Yichun) ([249]).

(713) Όλα τα σχέδια που αναφέρονται ανωτέρω είναι αλληλένδετα με τα γενικότερα σχέδια BEV που καλύπτονται στο σημείο 3.1. Ειδικότερα, η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα πλαίσιο στήριξης που καλύπτει όλα τα επίπεδα της αλυσίδας του κλάδου παραγωγής BEV, από την εξόρυξη και την παροχή πρώτων υλών για την παραγωγή συντελεστών παραγωγής μέχρι συντελεστές παραγωγής, όπως συσσωρευτές, ηλεκτροκινητήρες κ.λπ., και το τελικό προϊόν.

(714) Ο νόμος για τους ορυκτούς πόρους (στο εξής: MRL) ([250]) είναι ο εθνικός νόμος που ρυθμίζει την εξόρυξη ορυκτών πόρων και την καταχώριση των δικαιωμάτων εξόρυξης. Ο MRL εγκρίθηκε αρχικά από τη μόνιμη επιτροπή του Εθνικού Λαϊκού Κογκρέσου στις 19 Μαρτίου 1986 και τροποποιήθηκε το 1996 και το 2009. Το άρθρο 3 του MRL ορίζει ότι «*[ο]ι φυσικοί πόροι ανήκουν στο κράτος*» και το άρθρο 4 διευκρινίζει ότι «*[ο]ι κρατικές εξορυκτικές επιχειρήσεις είναι ο κύριος φορέας εξόρυξης ορυκτών πόρων. Το κράτος εγγυάται την ενοποίηση και την επέκταση των κρατικών εξορυκτικών επιχειρήσεων*». Οι «κανόνες για την εφαρμογή του νόμου για τους ορυκτούς πόρους» ([251]) (στο εξής: εκτελεστικός νόμος) επιβεβαιώνουν την κυριότητα του κράτους επί των ορυκτών πόρων, αναφέροντας αναλυτικά τους ορυκτούς πόρους που καλύπτονται από τον νόμο ([252]) και ορίζει περαιτέρω στο άρθρο 3 ότι «*η κυριότητα του κράτους επί των ορυκτών πόρων της επιφάνειας και του υπεδάφους δεν αλλάζει* […]. *Το Κρατικό Συμβούλιο εκπροσωπεί το κράτος για την άσκηση των δικαιωμάτων κυριότητας επί των ορυκτών πόρων. Το Κρατικό Συμβούλιο εξουσιοδοτεί την αρμόδια υπηρεσία γεωλογίας και ορυκτών του Κρατικού Συμβουλίου να επιβάλει ενιαίο έλεγχο στην κατανομή των ορυκτών πόρων σε ολόκληρη τη χώρα*». Το άρθρο 24 του εκτελεστικού νόμου ορίζει ότι «*η κατανομή, ανάπτυξη και χρήση των ορυκτών πόρων σε ολόκληρη τη χώρα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα τρέχοντα και μακροπρόθεσμα συμφέροντα της κεντρικής και της τοπικής αυτοδιοίκησης και να εφαρμόζει ενοποιημένο σχεδιασμό, αποτελεσματική προστασία, ορθολογική εκμετάλλευση και συνολική χρήση*». Με άλλα λόγια, η κινεζική κυβέρνηση διασφαλίζει ότι οι εν λόγω κρατικές επιχειρήσεις υλοποιούν τους στόχους πολιτικής που καθορίζονται από την κινεζική κυβέρνηση και, ως εκ τούτου, ενεργούν στο πλαίσιο αυτών των νομικών περιορισμών. Το άρθρο 25 ορίζει ότι το Κρατικό Συμβούλιο και οι οικείες αρμόδιες υπηρεσίες καταρτίζουν το εθνικό σχέδιο ορυκτών πόρων, το οποίο «*προβλέπει ενιαίες ρυθμίσεις για την κατανομή των εθνικών ορυκτών πόρων και καθορίζει με εύλογο τρόπο τα όρια εξέτασης και έγκρισης και εκμετάλλευσης των ορυκτών πόρων μεταξύ της κεντρικής κυβέρνησης και των λαϊκών κυβερνήσεων των επαρχιών, αυτόνομων περιφερειών και δήμων που υπάγονται άμεσα στην κεντρική κυβέρνηση*». Ως εκ τούτου, η κυβέρνηση έχει πλήρη έλεγχο επί της κατανομής των πόρων, μπορεί να καθορίσει ποιος αποκτά τα δικαιώματα εξόρυξης και τα όρια του τι εξορύσσεται, με βάση τις αρχές του «*ενοποιημένου σχεδιασμού, της ορθολογικής γεωγραφικής κατανομής, της έρευνας πολλαπλών σκοπών, της ορθολογικής εξόρυξης και της χρήσης πολλαπλών σκοπών*» (άρθρο 7 του MRL). Ως αποτέλεσμα αυτών των δεσμευτικών κανόνων, οι καλυπτόμενες κρατικές επιχειρήσεις ασκούν κρατικές λειτουργίες.

(715) Τον Δεκέμβριο του 2021 το Υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών (MIIT), το Υπουργείο Επιστήμης και Τεχνολογίας και το Υπουργείο Φυσικών Πόρων δημοσίευσαν το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τις πρώτες ύλες ([253]). Το πρόγραμμα καλύπτει διάφορους βιομηχανικούς τομείς και στηρίζει τη δημιουργία επιχειρήσεων λιθίου, νικελίου και κοβαλτίου και βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών, καθώς και τη «*[δ]ημιουργία ενός συστήματος αποθεμάτων ορυκτών πόρων στο οποίο το κράτος και οι επιχειρήσεις συμμετέχουν από κοινού και συνδυάζουν αποθέματα προϊόντων και κοιτάσματα πόρων. Βελτίωση του συστήματος αγοράς εμπορίας μεταλλευμάτων και δημιουργία ενός ανοικτού, διαφανούς, δίκαιου και εύλογου μηχανισμού τιμολόγησης*» ([254]).

(716) Ενώ ο MRL και το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τις πρώτες ύλες εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο και είναι αρκετά κατηγορηματικά ως προς το γεγονός ότι οι ορυκτοί πόροι ανήκουν στο κράτος, το σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας (2021-2035) παρέχει στοιχεία που αποδεικνύουν την παροχή στήριξης σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού ειδικά για την ενθάρρυνση του τομέα NEV, ο οποίος περιλαμβάνει τόσο τα BEV όσο και τα υβριδικά οχήματα. Το πρόγραμμα επιβάλλει να «*[π]ροωθηθεί η ανάπτυξη ολόκληρης της αξιακής αλυσίδας των συσσωρευτών* [και] *να ενθαρρυνθούν οι επιχειρήσεις να βελτιώσουν την ικανότητά τους να εξασφαλίζουν βασικούς πόρους, όπως λίθιο, νικέλιο, κοβάλτιο και λευκόχρυσο*» ([255]).

([249]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml
([250]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Η αγγλική έκδοση είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο του Εθνικού Λαϊκού Κογκρέσου (NPC): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm
([251]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Αγγλική μετάφραση είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο του FAO: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf
([252]) Για παράδειγμα: λίθιο, χαλκός, βωξίτης, νικέλιο, γραφίτης, φώσφορος, ανόργανα άλατα, κ.λπ.
([253]) Το πλήρες κείμενο του προγράμματος διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([254]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) Το 13ο πενταετές πρόγραμμα για την ανάπτυξη στρατηγικών και αναδυόμενων κλάδων παραγωγής καθόρισε τους ακόλουθους στόχους: «*Με βάση τις αναπτυξιακές ανάγκες του (...) κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και άλλων κλάδων παραγωγής,* [η Κίνα] *θα επεκτείνει τα ελαφρά κράματα υψηλής αντοχής, τις ίνες υψηλής απόδοσης, τα ειδικά κράματα, τα προηγμένα ανόργανα μη μεταλλικά υλικά, τον ειδικό χάλυβα υψηλής ποιότητας, τα νέα υλικά απεικόνισης, τα υλικά ηλεκτρικών συσσωρευτών,* (...) [και] *θα αυξήσει την προστιθέμενη αξία νέων υλικών, θα δημιουργήσει νέα σήματα υλικών και θα ενισχύσει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα*». Το εν λόγω πρόγραμμα περιλαμβάνει επίσης το βασικό καθήκον 21 «*Υλοποίηση της ευρείας εφαρμογής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και οργάνωση της υλοποίησης έργων βελτίωσης των ηλεκτρικών συσσωρευτών οχημάτων νέων μορφών ενέργειας*», το οποίο επιβεβαιώνει απλώς ότι η ανάπτυξη του κλάδου των συσσωρευτών είναι καθοριστικής σημασίας για τον απώτερο στόχο της ανάπτυξης των οχημάτων NEV (συμπεριλαμβανομένων των BEV).

(718) Ο κατάλογος κατευθυντήριων γραμμών για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση (διάταγμα αριθ. 49 [2019]) ([256]) που εκδόθηκε από την Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων (ΕΕΑΜ) και άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2020 αποτελείται από τρεις κατηγορίες —«προωθούμενος/-η», «περιορισμένος/-η» και «παρωχημένος/-η»— και καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο η κυβέρνηση ενθαρρύνει και στηρίζει ρητά την ανάπτυξη ορισμένων κλάδων και συγκεκριμένων τεχνολογιών, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει, περιορίζει και απαγορεύει άλλους/άλλες. Όλα τα κύρια στοιχεία της αλυσίδας εφοδιασμού BEV, όπως τα υλικά θετικού ηλεκτροδίου όπως το LFP, οι συσσωρευτές ιόντων λιθίου, οι ηλεκτρολύτες, τα έργα εξερεύνησης για λίθιο ([257]), τα υλικά φύλλων χαλκού υψηλών επιδόσεων, ο γραφίτης, το αλουμίνιο και ο χάλυβας για τον κλάδο παραγωγής νέων μορφών ενέργειας αναφέρονται ως προωθούμενοι κλάδοι παραγωγής. Με βάση τα ανωτέρω επιβεβαιώνεται ότι η κυβέρνηση δεν θεωρεί τον κλάδο BEV αυτόνομο κλάδο, αλλά προβλέπει τη δημιουργία ενός συνολικού πλαισίου για την ανάπτυξη του εν λόγω κλάδου και για τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών στην αγορά που θα επιτρέπουν στους παραγωγούς BEV να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι ξένων παραγόντων. Ο κατάλογος κατευθυντήριων γραμμών για τη βιομηχανική αναδιάρθρωση του 2019 αντικαταστάθηκε από την έκδοση του 2024, με ισχύ από την 1η Φεβρουαρίου 2024 ([258]). Ο τελευταίος κατάλογος χαρακτηρίζεται από διευρυμένη εστίαση σε νέους τομείς υψηλής τεχνολογίας και πράσινης τεχνολογίας που εμπίπτουν στην κατηγορία των «*προωθούμενων κλάδων*», όπως οι έξυπνες κατασκευές, η αυτοματοποίηση μηχανών, η δέσμευση, η χρήση και η αποθήκευση διοξειδίου του άνθρακα του πράσινου υδρογόνου, και οι ηλιακές κυψέλες επόμενης γενιάς.

(719) Το σχέδιο NEV 2021-2035 επιβεβαιώνει τις κατευθύνσεις πολιτικής για ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού, από βασικές πρώτες ύλες όπως το λίθιο, το νικέλιο και το κοβάλτιο μέχρι τη βελτίωση της διαδικασίας και της αποδοτικότητας της παραγωγής, ώστε να «*υλοποιηθούν ρηξικέλευθες δράσεις στον τομέα της τεχνολογίας των συσσωρευτών· να διεξαχθεί έρευνα σε βασικές τεχνολογίες, όπως τα υλικά θετικού και αρνητικού ηλεκτροδίου, οι ηλεκτρολύτες, οι διαχωριστές και τα ηλεκτρόδια μεμβρανών, να ενισχυθεί η τεχνική έρευνα σχετικά με τις ελλείψεις των συσσωρευτών υψηλών επιδόσεων, μικρού βάρους, υψηλής ασφάλειας, χαμηλού κόστους και μακράς διάρκειας ζωής*» ([259]). Οι συσσωρευτές για NEV καλύπτονται επίσης στο τμήμα 2 του κεφαλαίου IV, υπό τον τίτλο «*Προώθηση της καινοτόμου εφαρμογής βασικών συστημάτων*», το οποίο επιδιώκει να προωθήσει την ανάπτυξη ολόκληρης της αξιακής αλυσίδας των συσσωρευτών. Περιλαμβάνεται, ιδίως, η ενθάρρυνση των εταιρειών να εξασφαλίσουν την πρόσβαση σε βασικούς πόρους όπως το λίθιο, το νικέλιο, το κοβάλτιο και ο λευκόχρυσος. Το σχέδιο NEV 2021-2035 και το σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές, τα οποία προβλέπουν επίσης φορολογικές απαλλαγές και κίνητρα και στήριξη των επενδύσεων από την κυβέρνηση, αποτελούν τα κύρια κυβερνητικά σχέδια που καλύπτουν τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών.

(720) Η πρωτοβουλία «Made in China 2025» αποτελεί ένα ακόμη παράδειγμα της συνολικής στήριξης του κλάδου παραγωγής από το κράτος. Πρόκειται για μια εθνική στρατηγική που εξαγγέλθηκε το 2015 και εστιάζεται σε δέκα βασικούς τομείς στους οποίους παρέχεται ειδική στήριξη και ιδιαίτερη έμφαση έως το 2025. Η στήριξη χορηγείται μέσω δανείων από κρατικές τράπεζες σε μη εμπορική βάση καθώς και μέσω απαλλαγής από την υποχρέωση συμμόρφωσης με συγκεκριμένα πρότυπα και κανονισμούς, μεταξύ άλλων προνομίων. Ο κινεζικός κλάδος παραγωγής συσσωρευτών περιλαμβάνεται στους τομείς που θα λάβουν στήριξη ως καθοριστικό στοιχείο του τομέα NEV: *οχήματα εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας: Συνέχιση της στήριξης της ανάπτυξης των ηλεκτρικών οχημάτων και οχημάτων κυψελών καυσίμου,* (...) *και βελτίωση της μηχανικής και του κλάδου παραγωγής βασικών τεχνολογιών, όπως οι συσσωρευτές, οι κινητήρες, οι κινητήρες εσωτερικής καύσης υψηλής απόδοσης, τα προηγμένα συστήματα μετάδοσης, τα ελαφρά υλικά και οι ικανότητες ευφυούς ελέγχου,* ***ώστε να διαμορφωθεί ένα πλήρες βιομηχανικό σύστημα και ένα σύστημα καινοτομίας από βασικά κατασκευαστικά στοιχεία έως ολοκληρωμένα οχήματα*** [η επισήμανση του συντάκτη], *και να προωθηθούν ανεξάρτητες μάρκες οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας ώστε να συνάδουν με τα διεθνή προηγμένα επίπεδα* ([260]).

([256]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) Στο τμήμα 11 (Βιομηχανία πετροχημικών προϊόντων), σημείο 2: «*Εξερεύνηση, ανάπτυξη και συνολική χρήση σπάνιων ορυκτών πόρων, όπως το θείο, το κάλιο, το βόριο, το λίθιο και το βρώμιο· ανάπτυξη και εφαρμογή τεχνολογίας για τη συνολική χρήση των υπολειμμάτων φωσφορικών μεταλλευμάτων· επιλογή και χρήση μεταλλευμάτων φωσφορίτη και φθορίτη χαμηλής και μέσης ποιότητας· και συνολική αξιοποίηση των πόρων που συνδέονται με μεταλλεύματα φωσφορίτη και φθορίτη*».

([258]) Βλ. https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html.

([259]) Βλ. υποσημείωση 237.

([260]) Βλ. σημείο III.6.6 της ανακοίνωσης του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με τη MIC 2025, η οποία διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

(721) Οι «*Κατευθυντήριες γνώμες για την επέκταση των επενδύσεων σε στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής και την καλλιέργεια ενισχυμένων νέων σημείων ανάπτυξης και πόλων ανάπτυξης*» (διάταγμα αριθ. 1409 [2020]) ([261]) της ΕΕΑΜ ορίζουν ότι, σε βασικούς βιομηχανικούς τομείς, όπως τα νέα υλικά ([262]) και ο κλάδος παραγωγής NEV, η κυβέρνηση θα πρέπει να δημιουργήσει βιομηχανικούς συνεργατικούς σχηματισμούς και να «*προωθήσει τη δημιουργία νέων πόλων περιφερειακής ανάπτυξης*», να βελτιστοποιήσει το επιχειρηματικό περιβάλλον και να αυξήσει τη δημοσιονομική και επενδυτική στήριξη. Οι κατευθυντήριες γνώμες προωθούν επίσης τους εθνικούς στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής μέσω της «*χρήσης πολιτικών για τη φορολογία, τη γη, τον χρηματοπιστωτικό τομέα, την έρευνα και την καινοτομία, τα ταλέντα, τη διανοητική ιδιοκτησία κ.λπ.*» ([263]). Το τμήμα IV των κατευθυντήριων γνωμών παρέχει σαφέστερες οδηγίες σχετικά με τη χρηματοδότηση και τη στήριξη των επενδύσεων, όπως: κρατικά ταμεία, επιχειρηματικά κεφάλαια και χρηματοδοτούμενα από το κράτος βιομηχανικά επενδυτικά ταμεία. Οι κατευθυντήριες γνώμες ενθαρρύνουν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να αυξήσουν τη στήριξη βασικών επιχειρήσεων στην αλυσίδα παραγωγής και να βελτιστοποιήσουν τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες για τις επιχειρήσεις προηγούμενου και επόμενων σταδίων στην αλυσίδα παραγωγής, ενώ παράλληλα ενθαρρύνουν τις τράπεζες να δημιουργήσουν κέντρα χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών ή επιχειρηματικές μονάδες για αναδυόμενους κλάδους παραγωγής, συμπεριλαμβανομένων των NEV. Οι κατευθυντήριες γνώμες υποστηρίζουν ρητά τη συνεργασία μεταξύ της κυβέρνησης, των τραπεζών και των επιχειρήσεων και στηρίζουν την αύξηση της έκδοσης ομολόγων από επιχειρήσεις σε στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής, συμπεριλαμβανομένων των NEV. Σε οικονομικό επίπεδο, οι αρμόδιες υπηρεσίες που έχουν οριστεί είναι η PBOC, η Ρυθμιστική Επιτροπή Τραπεζικής και Ασφαλίσεων της Κίνας, η Ρυθμιστική Αρχή Κεφαλαιαγοράς της Κίνας και η ΕΕΑΜ ([264]).

(722) Επιπλέον, τόσο οι παραγωγοί συσσωρευτών όσο και οι προμηθευτές πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή συσσωρευτών περιλαμβάνονται επίσης στον κατάλογο των προωθούμενων κλάδων παραγωγής και μπορούν να επωφεληθούν από μειωμένο φορολογικό συντελεστή 15 %.

(723) Ενώ οι στόχοι και τα μέτρα που καθορίζονται στα σχέδια και στα έγγραφα πολιτικής σε κεντρικό επίπεδο παρέχουν καθοδήγηση σχετικά με την ανάπτυξη των συσσωρευτών και των συντελεστών παραγωγής προηγούμενου σταδίου που συνδέονται με τον τομέα των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας προς όφελος του κλάδου BEV στο σύνολό του, τα επαρχιακά και τοπικά σχέδια στοχεύουν επίσης στην αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων της επικράτειάς τους και των εταιρειών που είναι εγκατεστημένες σε αυτήν. Ειδικότερα, παρέχουν λεπτομερείς σκοπούς και στόχους σχετικά με τον τρόπο οικοδόμησης της τοπικής παραγωγής και ελέγχου των αλυσίδων εφοδιασμού για τον εγχώριο κλάδο παραγωγής, συμπεριλαμβάνοντας κάθε πτυχή της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής και παρέχοντας σαφείς οδηγίες σχετικά με το είδος των κινήτρων που παρέχονται στις εταιρείες κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού.

(724) Υπάρχουν διάφορα τοπικά σχέδια για τους ορυκτούς πόρους, τα οποία αποτελούν τις κατευθυντήριες γραμμές για τις επαρχίες και τις πόλεις όσον αφορά την εξερεύνηση και την εξόρυξη ορυκτών πόρων, και θέτουν ως στόχο για το 2025 την εξερεύνηση και την ανάπτυξη ορυκτών πόρων. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το σχέδιο για τους ορυκτούς πόρους του Yichun (2021-2025) ([265]). Ο δεδηλωμένος στόχος του σχεδίου για τους ορυκτούς πόρους του Yichun είναι η δημιουργία μιας βιομηχανικής βάσης συσσωρευτών λιθίου με διεθνή επιρροή ([266]). Το σχέδιο αυτό παρέχει επίσης λεπτομερή επισκόπηση των σχεδιαζόμενων νέων ορυχείων και βιομηχανιών γύρω από αυτό. Για παράδειγμα, η ζώνη ανάπτυξης εξορύξεων τανταλίου-νιοβίου-λιθίου Yichun Yashan έχει κατασκευαστεί με στόχο τη στήριξη της ανάπτυξης του συνεργατικού σχηματισμού βιομηχανιών συσσωρευτών λιθίου και νέων μορφών ενέργειας του Yichun αξίας 100 δισεκατομμυρίων ([267]).

(725) Το σχέδιο της Suining περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τους αναπτυξιακούς στόχους («*έως το 2025 [...] η* [ετήσια παραγωγή] *υλικού θετικού ηλεκτροδίου θα υπερβεί τους 800 000 τόνους, του δε πρόδρομου υλικού θετικού ηλεκτροδίου θα υπερβεί τους 500 000 τόνους*»), τους ετήσιους στόχους παραγωγής («*επιτάχυνση [...] της ετήσιας παραγωγικής ικανότητας συσσωρευτών ιόντων λιθίου, η οποία θα πρέπει να ανέλθει σε 100 GWh, εκ των οποίων η*

([261]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Η αγγλική μετάφραση διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) Τμήμα II σημείο 4: «*Βελτίωση των τεχνικών επιπέδων σπάνιων γαιών, βαναδίου-τιτανίου, βολφρενίου-μολυβδαινίου, λιθίου, ρουβιδίου-καισίου, γραφίτη και άλλων ειδικών πόρων στις συνδέσεις εξόρυξης, τήξης και βαθιάς επεξεργασίας*».

([263]) Τμήμα III σημείο 9 των κατευθυντήριων γνωμών για την επέκταση των επενδύσεων σε στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής.

([264]) Τμήμα IV σημείο 15 των κατευθυντήριων γνωμών για την επέκταση των επενδύσεων σε στρατηγικούς αναδυόμενους κλάδους παραγωγής.

([265]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: 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]) Βλ. κεφάλαιο 4 σημείο 1 του σχεδίου για τους ορυκτούς πόρους του Yichun.

([267]) Βλ. στήλη 6 του σχεδίου για τους ορυκτούς πόρους του Yichun.

ικανότητα παραγωγής συσσωρευτών θα ανέλθει σε 60 GWh. [...] Προώθηση της κατασκευής ενός αστικού ενεργειακού συγκροτήματος συσσωρευτών λιθίου πέντε σε ένα, το οποίο θα αποτελείται από «φόρτιση, αποθήκευση, προετοιμασία, αντικατάσταση και πωλήσεις», και προσπάθεια να διασφαλιστεί ότι τα έσοδα λειτουργίας του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου της πόλης θα υπερβαίνουν τα 100 δισ. CNY»), καθώς και στόχους κέρδους [«*έως το 2025 (...) θα καταβληθούν προσπάθειες για τη δημιουργία τριών επιχειρήσεων με λειτουργικά έσοδα άνω των 10 δισ. CNY και 15 επιχειρήσεων με λειτουργικά έσοδα άνω του 1 δισ. CNY, και για τη δημιουργία κλιμακωτού αναπτυξιακού συνεργατικού σχηματισμού μεγάλων, μεσαίων, μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων*»], ενώ το σχέδιο ανάπτυξης της Shandong παρέχει οδηγίες σχετικά με τους στόχους πωλήσεων («*Από το 2021 έως το 2025 θα δημιουργήσουμε περισσότερες από 5-10 κορυφαίες επιχειρήσεις συσσωρευτών λιθίου που θα παράγουν συσσωρευτές παροχής φωτισμού, ισχύος και αποθήκευσης ενέργειας, θα δημιουργήσουμε μια ομάδα υποστηρικτικών επιχειρήσεων με έσοδα από πωλήσεις μεταξύ 500 εκατ. και 1 δισ. CNY και θα συγκροτήσουμε έναν βιομηχανικό συνεργατικό σχηματισμό αποτελούμενο από 50-100 επιχειρήσεις προηγούμενου και επόμενου σταδίου στην αλυσίδα του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου νέων μορφών ενέργειας*»).

(726) Η Jiangxi αποτελεί σημαντικό κόμβο παραγωγής λιθίου και είναι η επαρχία στην οποία βρίσκεται η Yichun, η οποία αποκαλείται «*πρωτεύουσα του λιθίου της Ασίας*» ([268]). Λόγω των πλούσιων αποθεμάτων λιθίου, η επαρχία δίνει ιδιαίτερη προσοχή στα υλικά νέων μορφών ενέργειας και στον τομέα των συσσωρευτών λιθίου. Τον Οκτώβριο του 2022 η επαρχία εξέδωσε την «*Ανακοίνωση σχετικά με διάφορα μέτρα πολιτικής για τη βελτίωση και την ενίσχυση του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου νέων μορφών ενέργειας στην επαρχία μας*» (ανακοίνωση αριθ. 21 [2022]) ([269]) (στο εξής: *μέτρα*). Παρέχεται στήριξη σε όλα τα επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού, ξεκινώντας από την προμήθεια ορυκτών πόρων έως τη δημιουργία κλάδων παραγωγής συσσωρευτών λιθίου. Τα μέτρα, για παράδειγμα, προβλέπουν τη δημιουργία ταμείων καθοδήγησης για την εξερεύνηση, την ανάπτυξη και τις επενδύσεις σε ορυκτούς πόρους λιθίου ([270]). Ο κλάδος παραγωγής συσσωρευτών στη Jiangxi υποστηρίζεται από διάφορα είδη αποζημιώσεων, ανταμοιβών ([271]) και στήριξης όσον αφορά τη χρήση γης, τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας ([272]), τη χρήση φυσικού αερίου κ.λπ. ([273]), συμπεριλαμβανομένων δεσμεύσεων μετοχικού κεφαλαίου και ασφαλιστικής αποζημίωσης.

(727) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι ήδη το 2009 ο δήμος Yichun άρχισε να κατευθύνει και να προστατεύει τους ορυκτούς πόρους της πόλης για την προώθηση της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών νέων μορφών ενέργειας. Αυτό καλύπτεται από τις «*Διάφορες γνωμοδοτήσεις σχετικά με την ενίσχυση της διαχείρισης των ορυκτών πόρων λιθίου*» του δήμου του Yichun (στο εξής: ορυκτοί πόροι λιθίου του Yichun) ([274]). Το άρθρο 3 ορίζει περαιτέρω ότι το Γραφείο Ηγετικής Ομάδας Ανάπτυξης Βιομηχανίας Νέων Μορφών Ενέργειας – Συσσωρευτών Λιθίου, στο Yichun, είναι υπεύθυνο για την καθοδήγηση και τον συντονισμό της συνολικής ανάπτυξης και χρήσης των ορυκτών πόρων λιθίου στην πόλη, καθώς και για τη διασφάλιση σταθερού εφοδιασμού των επιχειρήσεων συσσωρευτών της πόλης με λίθιο. Στο άρθρο 6, η δημοτική διοίκηση δίνει επίσης εντολή στις εξορυκτικές επιχειρήσεις λιθίου να «*στηρίξουν ενεργά και να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις συσσωρευτών νέων μορφών ενέργειας* [του Yichun] *να γίνουν μεγαλύτερες και ισχυρότερες, να δημιουργήσουν μια μακροπρόθεσμη συνεργατική, αμοιβαία επωφελή στρατηγική εταιρική σχέση μεταξύ* [των εξορυκτικών εταιρειών και των εταιρειών συσσωρευτών]». Το άρθρο 7 παρέχει οδηγίες σχετικά με τον μηχανισμό τιμολόγησης που εφαρμόζεται για την πρόληψη του μονοπωλίου τιμών. Η ηγετική ομάδα είναι επιφορτισμένη με την «*ανάληψη ηγετικού ρόλου για την οργάνωση επιχειρήσεων νέων μορφών ενέργειας λιθίου και* [εξορυκτικών εταιρειών] *για την πραγματοποίηση προσαρμογών με βάση την εξέλιξη της αγοράς υπό την προϋπόθεση του καθορισμού τιμής αναφοράς, καθώς και την ομοιόμορφη διαπραγμάτευση και τον καθορισμό της τιμής προμήθειας λιθίου μαρμαρυγίας που απαιτείται από τις επιχειρήσεις νέων μορφών ενέργειας λιθίου* ».

(728) Επίσης, τα επαρχιακά σχέδια της Fujian και τα δημοτικά σχέδια του Ningde περιέχουν ειδικές διατάξεις σχετικά με το είδος της προσφερόμενης στήριξης, οι οποίες μερικές φορές φθάνουν μέχρι τη ρητή αναφορά στις υποστηριζόμενες εταιρείες. Αυτό συμβαίνει συγκεκριμένα στην περίπτωση του μεγαλύτερου παγκοσμίως παραγωγού συσσωρευτών CATL, ο οποίος έχει την έδρα του και διαθέτει σημαντικές εγκαταστάσεις παραγωγής στην εν λόγω επαρχία.

([268]) Επί της διαφοράς σχετικά με την πρωτεύουσα του λιθίου της Κίνας από την οπτική του Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine

([269]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

([270]) Σημείο 5 των μέτρων.

([271]) Σημείο 3 των μέτρων.

([272]) Σημείο 1 των μέτρων.

([273]) Σημείο 8 των μέτρων.

([274]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) Στο 13ο πενταετές σχέδιο της επαρχίας Fujian για την ανάπτυξη οχημάτων νέων μορφών ενέργειας αναφέρεται ότι «*με την CATL στον πυρήνα,* [η επαρχία Fujian] *προωθεί ενεργά την επέκταση των βιομηχανικών αλυσίδων όπως οι συσσωρευτές*» ([275]).

(730) Οι «κατευθυντήριες γνωμοδοτήσεις της Fujian» στηρίζουν τις επενδύσεις σε έργα υψηλής ποιότητας στους τομείς των συσσωρευτών λιθίου, των νέων μορφών ενέργειας και των νέων υλικών, και επιδιώκουν να προωθήσουν τη συνεργασία των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων με συναφείς κλάδους και ειδικά ταμεία για την πραγματοποίηση επενδύσεων και την παροχή δανείων, την αύξηση της πιστωτικής στήριξης σε έργα του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου, νέας ενέργειας και νέων υλικών, συμπεριλαμβανομένης της στήριξης με εκπτώσεις επιτοκίου για μεγάλα κατασκευαστικά έργα στον τομέα των συσσωρευτών λιθίου, των νέων μορφών ενέργειας και των βάσεων παραγωγής νέων υλικών. Το σχέδιο προτείνει επίσης τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου και «ελεγχόμενου» συστήματος βιομηχανικής καινοτομίας, το οποίο θα στηρίζει την ανάπτυξη πλατφορμών καινοτομίας, όπως το Εθνικό Κέντρο Ερευνών Μηχανικής για την Τεχνολογία Αποθήκευσης Ηλεκτροχημικής Ενέργειας της CATL. Αυτό αντικατοπτρίζει την εφαρμογή των εθνικών πολιτικών από την τοπική αυτοδιοίκηση, σε συνεργασία με ιδιωτική επιχείρηση. Πράγματι, η κατασκευή μιας πλατφόρμας καινοτομίας για συσσωρευτές, η οποία βασίζεται στη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων, πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων, συγκαταλέγεται μεταξύ των βασικών καθηκόντων του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές ([276]).

(731) Το ειδικό σχέδιο της πόλης Ningde για την υψηλής ποιότητας ανάπτυξη του μεταποιητικού τομέα στο πλαίσιο του 14ου πενταετούς προγράμματος ([277]) θέτει ως στόχο την επίτευξη ικανότητας παραγωγής 350 GWh από συσσωρευτές λιθίου έως το 2025 και την ανάληψη ηγετικού ρόλου στον κλάδο μέσω της ανάπτυξης της CATL. Οι βαθείς δεσμοί της CATL με τις διοικήσεις διαφόρων δήμων και επαρχιών αντικατοπτρίζονται επίσης στη συμφωνία στρατηγικής συνεργασίας που υπεγράφη το 2021 μεταξύ της CATL και της επαρχιακής λαϊκής κυβέρνησης της Guizhou ([278]), η οποία οδήγησε στο έργο της CATL για τη βάση παραγωγής συσσωρευτών νέων μορφών ενέργειας και αποθήκευσης ενέργειας στην Guizhou ([279]). Αυτοί οι βαθείς δεσμοί επιβεβαιώνονται επίσης ρητά από τον διευθυντή επιχειρήσεων της CATL Guizhou, ο οποίος ανέφερε ότι «*η εταιρεία CATL Guizhou θα συνεχίσει να επιδιώκει την καινοτόμο και υψηλής ποιότητας ανάπτυξη (...) και να υποστηρίζει ενεργά και να συμμορφώνεται με τους αναπτυξιακούς στόχους υψηλής ποιότητας της επιτροπής εργασίας και διαχείρισης του κόμματος της νέας επαρχίας Gui'an και να συμβάλλει στη δημιουργία μιας βιομηχανικής αλυσίδας νέων μορφών ενέργειας στην Guiyang και στην Gui'an*» ([280]). Η Guiyang και η Gui'an βρίσκονται αμφότερες στην επαρχία Guizhou. Άλλα παραδείγματα στενής κυβερνητικής συμμετοχής είναι η συνολική συμφωνία συνεργασίας με την κυβέρνηση της Zhaoqing ([281]), η συμφωνία στρατηγικής συνεργασίας με την κυβέρνηση της επαρχίας Sichuan ([282]) και με τον όμιλο Shudao Investment Group, έναν κρατικό επενδυτικό όμιλο ([283]). Η CATL συνεργάζεται επίσης με την Guizhou Phosphate Chemical Group, μια κρατική επιχείρηση, στους τομείς του εξαφθοροφωσφορικού λιθίου, ενός τύπου λιθίου που χρησιμοποιείται ως ηλεκτρολύτης σε συσσωρευτές ιόντων λιθίου. Επιπλέον, τον Δεκέμβριο του 2021 η CATL Guizhou, θυγατρική της CATL, ίδρυσε την Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., μεταλλευτική εταιρεία, με την Guizhou Phosphate Chemical Group ([284]). Ο όμιλος Guizhou Phosphate Chemical Group αναφέρεται στο σχέδιο δράσης της Guizhou, το οποίο θέτει συγκεκριμένους στόχους παραγωγής για τις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην επαρχία Guizhou και παράγουν υλικά που χρησιμοποιούνται για την ενεργειακή μετάβαση. Το σχέδιο περιλαμβάνει σαφείς στόχους για την ετήσια παραγωγή σιδηροφωσφορικού λιθίου, ηλεκτρολύτη που κατευθύνει ιόντα μεταξύ της ανόδου και της καθόδου σε συσσωρευτές ιόντων λιθίου, και παρέχει σαφείς ενδείξεις σχετικά με το ποιες κυβερνητικές υπηρεσίες και μονάδες είναι υπεύθυνες για τους στόχους αυτούς. Ειδικότερα, μεταξύ των διαφόρων εταιρειών που αναφέρθηκαν, η ετήσια παραγωγή της Guizhou Phosphorus Chemical New Energy αναμένεται να ανέλθει σε 30 000 τόνους φωσφορικού σιδήρου, ενώ η Guizhou Yuneng αναμένεται να επιτύχει ετήσια παραγωγή 150 000 τόνων σιδηροφωσφορικού λιθίου.

([275]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf

([276]) Βλ. σημείο III 1) του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές.

([277]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.

([278]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.catl.com/en/news/790.html.

([279]) Πληροφορίες διαθέσιμες στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.catl.com/news/6263.html.

([280]) Βλ. Guizhou Daily, 10 Μαρτίου 2023, διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html

([281]) Η CATL υπογράφει συνολική συμφωνία συνεργασίας με την πόλη Zhaoqing, CATL, 12 Οκτωβρίου 2023. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.catl.com/en/news/6122.html

([282]) Η επαρχία Sichuan και η CATL εμβαθύνουν τη στρατηγική τους συνεργασία, CATL, 5 Φεβρουαρίου 2024, διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.catl.com/en/news/6213.html

([283]) Η CATL και η Shudao Investment Group επιτυγχάνουν στρατηγική συνεργασία, CATL, 18 Φεβρουαρίου 2024. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.catl.com/en/news/6218.html

([284]) Η CATL δημιουργεί εξορυκτική εταιρεία μετά τον όμιλο BYD, CnEVPost, 4 Ιανουαρίου 2022. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) Η ανάπτυξη της CATL και της πόλης Nindge είναι άρρηκτα συνδεδεμένες, δεδομένου ότι η πόλη θέτει ως στόχο την επίτευξη ικανότητας παραγωγής 350 GWh από συσσωρευτές λιθίου έως το 2025 και την ανάδειξή της σε ηγέτιδα του κλάδου «[εστιάζοντας] *στην προώθηση της τρίτης, τέταρτης και πέμπτης φάσης της επέκτασης της παραγωγικής ικανότητας της CATL και της CATL New Energy Technology και της κατασκευής των έργων CATL FAW, ενώ παράλληλα θα συνεχίσει να επεκτείνει τις δύο μεγάλες βιομηχανικές ηγέτιδες, CATL και CATL New Energy Technology, και να διευρύνει περαιτέρω την παραγωγική ικανότητα των συσσωρευτών και το μερίδιο αγοράς* [...]» ([285]). Άλλα μέτρα στήριξης είναι οι επιδοτήσεις για την αγορά εξοπλισμού ([286]), οι ανταμοιβές με βάση την ετήσια παραγωγή των επιχειρήσεων ([287]) και η χρηματοδοτική στήριξη ([288]).

(733) Τέλος, όσον αφορά τη Shenzhen όπου, μεταξύ άλλων, βρίσκεται η έδρα του ομίλου BYD, το σχέδιο της Shenzhen παρέχει λεπτομερείς οδηγίες σχετικά με το είδος της χρηματοδοτικής στήριξης που θα πρέπει να παρέχουν τα τραπεζικά και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στον κλάδο σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού του, ξεκινώντας από την προμήθεια αγαθών έως την αύξηση της κατανάλωσης οχημάτων νέων μορφών ενέργειας από τους καταναλωτές. Για παράδειγμα, το σχέδιο της Shenzhen προβλέπει να «*παραχεθεί στήριξη σε βασικές επιχειρήσεις κατά την έκδοση λογαριασμών της αλυσίδας εφοδιασμού και να ενθαρρυνθούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να αυξήσουν τη με έκπτωση χρηματοδότηση των λογαριασμών της αλυσίδας εφοδιασμού,* […] *να παρασχεθεί στήριξη στα τραπεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ώστε να εστιάσουν στην αναπτυξιακή κατεύθυνση της οικονομίας του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας* […] *να καταρτιστούν σχέδια χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών για ολόκληρο τον κύκλο ζωής και να εφαρμοστούν ευέλικτες μέθοδοι τιμολόγησης δανείων και αποπληρωμής τόκων*» ([289]). Όσον αφορά τις εταιρείες παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, το σχέδιο αναθέτει στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να «*αυξήσουν την πιστωτική στήριξη για τον τεχνολογικό μετασχηματισμό, τις επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη, την επέκταση της παραγωγής, να αυξήσουν το ποσοστό των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων δανείων*» ([290]) και «*να διερευνήσουν ενεργά και να αναπτύξουν καινοτόμα προϊόντα, όπως μονάδες για την κατασκευή οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, δάνεια με ενεχυρίαση εισοδηματικών δικαιωμάτων και δάνεια μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τη στήριξη της πράσινης ανάπτυξης και της ανάπτυξης —με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα— των εταιρειών οχημάτων*» ([291]).

(734) Οι εταιρείες συσσωρευτών υποστηρίζονται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα μέσω χρηματοοικονομικών εγγυήσεων, σύνδεσης επενδύσεων-δανείων, κοινοπρακτικών δανείων κ.λπ. ([292]), ενώ οι εταιρείες κινητήρων και ηλεκτρονικού ελέγχου υποστηρίζονται μέσω δανείων για επιστημονικά και τεχνολογικά έργα, επιχειρηματικών κεφαλαίων, χρηματοδότησης μετοχικού κεφαλαίου κ.λπ. ([293]). Στο τελευταίο στάδιο της κατανάλωσης NEV, «*τα τραπεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ενθαρρύνονται να αυξήσουν τη στήριξή τους σε καταναλωτικά δάνεια στον κλάδο των αυτοκινήτων, να διερευνήσουν τη δυνατότητα καινοτομιών στα ηλεκτρονικά προϊόντα δανείων, να υιοθετήσουν νέες μεθόδους ψηφιακού ελέγχου κινδύνων, να βελτιώσουν την εμπειρία των πελατών όσον αφορά τη διαδικασία και να παράσχουν διαφοροποιημένες λύσεις χρηματοοικονομικών υπηρεσιών*» ([294]). Επιπλέον, το σχέδιο της Shenzhen επιβάλλει να «*στηριχθούν οι εταιρείες αυτοκινήτων ώστε να ιδρύσουν εταιρείες χρηματοδότησης καταναλωτών αυτοκινήτων και άλλα ιδρύματα για την παροχή επαγγελματικών χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών για την κατανάλωση οχημάτων νέων μορφών ενέργειας και την περαιτέρω αύξηση του ποσοστού διείσδυσης στην αγορά των οχημάτων νέων μορφών ενέργειας*» ([295]). Το σημείο III 1.9) του σχεδίου της Shenzhen προβλέπει τη στήριξη ολόκληρης της βιομηχανικής αλυσίδας από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για όλα τα είδη επιχειρήσεων NEV (νεοφυείς, μικρές, μεσαίες, πολύ μικρές) μέσω δανείων, άμεσων ξένων επενδύσεων, κρατικών εγγυήσεων, ταμείων αντιστάθμισης κινδύνου τραπεζικών δανείων, επιχορηγήσεων και επιδοτήσεων. Τέλος, το σχέδιο της Shenzhen συνιστά «*την ορθή χρήση των κεφαλαίων επιχορήγησης έργων χρηματοδότησης της έκδοσης επιχειρηματικών ομολόγων της Shenzhen για την παροχή στήριξης σε ειδικευμένες εταιρείες παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας κατά την έκδοση μέσων χρηματοδότησης χρέους, εταιρικών ομολόγων, επιχειρηματικών ομολόγων και άλλων εταιρικών πιστωτικών ομολόγων*». Ο κλάδος παραγωγής υποστηρίζεται τόσο σε εγχώριο επίπεδο όσο και σε διεθνές επίπεδο («*βελτιστοποίηση των διασυνοριακών χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών για την παροχή στήριξης σε εταιρείες παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας για "άνοιγμα στον υπόλοιπο κόσμο"*» ([296]).

(735) Στα σχέδια τονίζεται η ανάγκη περαιτέρω ολοκλήρωσης των κλάδων παραγωγής συσσωρευτών και ηλεκτρικών οχημάτων μέσω της εξασφάλισης βασικών πρώτων υλών, της μείωσης του κόστους και της στήριξης της προώθησης και της εξέλιξης της έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα των συσσωρευτών, ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτές και να προωθηθεί η αύξηση της δημοφιλίας τους.

([285]) Κεφάλαιο III σημείο 1 του σχεδίου της Ningde για τη μεταποίηση.
([286]) Βλ. σημείο 2 των *μέτρων της Ningde* διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm
([287]) Για παράδειγμα, βλ. σημείο 3 των μέτρων της Ningde.
([288]) Για παράδειγμα, στο σημείο 7 των μέτρων της Ningde: «*Ενθάρρυνση των κρατικών επιχειρήσεων να διερευνήσουν τη δημιουργία μετοχικών κεφαλαίων για έργα της αλυσίδας [εφοδιασμού] του κλάδου νέων μορφών ενέργειας*».
([289]) Σημείο III 1.7) του σχεδίου της Shenzhen.
([290]) Σημείο III 1.1) του σχεδίου της Shenzhen.
([291]) *Ό.π.*
([292]) Σημείο III 1.2) του σχεδίου της Shenzhen.
([293]) Σημείο III 1.3) του σχεδίου της Shenzhen.
([294]) Σημείο III 1.6) του σχεδίου της Shenzhen.
([295]) *Ό.π.*
([296]) Σημείο III 1.12) του σχεδίου της Shenzhen.

(736) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης στα διάφορα σχέδια και έγγραφα πολιτικής που παρατίθενται ανωτέρω στο παρόν σημείο ότι οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην παραγωγή και επεξεργασία συντελεστών παραγωγής για τον κλάδο BEV μπορούν να επωφεληθούν από ορισμένα προτιμησιακά καθεστώτα, όπως:

— πρόσβαση σε κρατικά ταμεία, επιχειρηματικά κεφάλαια και χρηματοδοτούμενα από το κράτος βιομηχανικά επενδυτικά ταμεία,

— ομόλογα.

— περιορισμοί στις εξαγωγές,

— δεσμεύσεις μετοχικού κεφαλαίου υποστηριζόμενες από το κράτος,

— ταμεία καθοδήγησης,

— ασφαλιστική αποζημίωση,

— γη, ηλεκτρική ενέργεια και αέριο σε φθηνότερες τιμές,

— δάνεια από κρατικές τράπεζες σε μη εμπορική βάση,

— προτιμησιακές δημοσιονομικές πολιτικές,

— επιδοτήσεις αγοράς,

— ανταμοιβές,

(737) Εν ολίγοις, τα ανωτέρω έγγραφα και αποδεικτικά στοιχεία επιβεβαιώνουν ότι ο στόχος πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης, όπως εφαρμοζόταν σε αυτά, ήταν η ενθάρρυνση της ανάπτυξης του κλάδου BEV, μεταξύ άλλων, με τη στήριξη των κλάδων παραγωγής συσσωρευτών και των συντελεστών παραγωγής τους ως βασικού παράγοντα για την επιτυχή επίτευξη του εν λόγω στόχου.

3) *Ειδικά μέτρα που έλαβε η κινεζική κυβέρνηση για την επίτευξη των στόχων πολιτικής της για την ανάπτυξη του κλάδου BEV*

α) *Δημόσια στήριξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών και των συντελεστών παραγωγής τους*

(738) Επιπλέον των αναφερόμενων στην αιτιολογική σκέψη 736, η Επιτροπή εντόπισε διάφορες νομικές πηγές που υποδηλώνουν την παροχή δημόσιας στήριξη στον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών και στους συντελεστές παραγωγής τους με τελικό στόχο την ανάπτυξη των εν λόγω τομέων προς όφελος των παραγωγών BEV. Οι πηγές αυτές καταδεικνύουν σαφώς την ισχυρή παρέμβαση και τον έλεγχο της κεντρικής κυβέρνησης στον τομέα των συσσωρευτών και των συντελεστών παραγωγής για συσσωρευτές, όσον αφορά τους στόχους παραγωγής και πωλήσεων και τους ελέγχους των τιμών. Δεν πρόκειται απλώς για κανονιστικό πλαίσιο για τους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής, αλλά για το πλαίσιο εντός του οποίου δόθηκε στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής εξουσία η οποία τους έδωσε τη δυνατότητα να αναπτύξουν κρατικές λειτουργίες σχετικά με την εμπορία και την προμήθεια συντελεστών παραγωγής (δηλαδή συσσωρευτών και λιθίου), ώστε να επιτευχθεί ο σχετικός κυβερνητικός στόχος της ανάπτυξης του τομέα των NEV, στον οποίο υπάγονται τα BEV. Τα μέτρα για τη στήριξη του LFP και των συσσωρευτών δείχνουν ότι υπάρχει πρόθεση ανάπτυξης του κλάδου BEV μέσω της στήριξης των συντελεστών παραγωγής προηγούμενου σταδίου. Οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής διαθέτουν τα μέσα για την εκτέλεση των δημόσιων λειτουργιών τους, δηλαδή την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV, χάρη στη στήριξη της κινεζικής κυβέρνησης.

(739) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης κατά πόσον οι παραγωγοί συσσωρευτών λάμβαναν επίσης χρηματοδοτική στήριξη από την κινεζική κυβέρνηση, η οποία τους επέτρεψε να εφαρμόσουν εθνικές πολιτικές και να ενεργούν ως δημόσιοι οργανισμοί. Η Επιτροπή, δεδομένου ότι είχε στη διάθεσή της περιορισμένες πληροφορίες λόγω έλλειψης συνεργασίας, χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή βασίστηκε σε δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την CATL και στις πληροφορίες που προσκόμισαν οι παραγωγοί συσσωρευτών σχετικά με τους ομίλους Geely και SAIC.

(740) Οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την CATL έδειξαν ότι ήταν σε θέση να καταστεί επικερδής εταιρεία με επιρροή χάρη στην κρατική στήριξη και στα χαρακτηριστικά της κινεζικής εγχώριας αγοράς. Ειδικότερα, δημόσιες πηγές δείχνουν ότι έως το 2020 η κρατική χρηματοδότηση αντιστοιχούσε στο ένα πέμπτο των καθαρών εσόδων της ([297]). Η στήριξη αυτή επιβεβαιώθηκε από πιο πρόσφατη δημοσίευση σύμφωνα με την οποία «*η CATL έλαβε 5,72 δισ. CNY (790 εκατ. USD) το 2023, ποσό υπερδιπλάσιο από το προηγούμενο έτος*», το οποίο αντιπροσώπευε «*το 13 % του καθαρού κέρδους της*» ([298]).

(741) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι παραγωγοί συσσωρευτών που συνδέονται με τους ομίλους Geely και SAIC, οι οποίοι υπέβαλαν ερωτηματολόγιο, επωφελήθηκαν επίσης από αντισταθμίσιμες επιδοτήσεις, όπως προτιμησιακή χρηματοδότηση, προγράμματα φοροαπαλλαγών και μειώσεων φόρου, και επιχορηγήσεις. Αυτό συνάδει επίσης με τα συμπεράσματα της Επιτροπής που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 735.

(742) Ελλείψει συνεργασίας από μη συνδεδεμένους προμηθευτές LFP, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να εξακριβώσει αν οι προμηθευτές LFP επωφελήθηκαν επίσης από την κρατική στήριξη με παρόμοιο τρόπο με τους παραγωγούς συσσωρευτών. Ωστόσο, δεδομένου του κανονιστικού πλαισίου και των εθνικών πολιτικών που ισχύουν, η Επιτροπή θα μπορούσε να συναγάγει το συμπέρασμα ότι, όπως και οι παραγωγοί συσσωρευτών, οι παραγωγοί LFP επωφελήθηκαν επίσης από κρατική χρηματοδοτική στήριξη υπό διάφορες μορφές.

(743) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση συνέβαλε στην τεχνητή οικονομική επιβίωση των παραγωγών συσσωρευτών και των παραγωγών LFP, προκειμένου να μπορούν να ασκούν την κυβερνητική εξουσία τους να πωλούν συσσωρευτές και LFP έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού στους Κινέζους παραγωγούς BEV.

β) *Μέτρα της κινεζικής κυβέρνησης σχετικά με την τιμολόγηση των συσσωρευτών και τη μείωση του κόστους για τον κλάδο BEV*

(744) Η κινεζική κυβέρνηση εφάρμοσε διάφορα μέτρα για να διασφαλίσει ότι οι συσσωρευτές και οι συντελεστές παραγωγής τους θα παρέχονται σε φθηνές τιμές στον κλάδο BEV. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση διασφάλισε τη μείωση για τον κλάδο BEV του αντίστοιχου κόστους των εν λόγω σημαντικών συντελεστών παραγωγής BEV. Τα μέτρα αυτά ευνόησαν σαφώς τον κλάδο BEV. Μεταξύ αυτών, αυτό προκύπτει από τα ακόλουθα έγγραφα.

(745) Ειδικές οδηγίες σχετικά με το κόστος των συσσωρευτών περιλαμβάνονταν ήδη στο σχέδιο NEV 2012-2020, το οποίο προέβλεπε ότι έως το 2015 τα δομοστοιχεία συσσωρευτών έπρεπε να κοστίζουν λιγότερο από 2 CNY/βατώρα, και το κόστος αυτό έπρεπε να μειωθεί περαιτέρω σε λιγότερο από 1,5 CNY/βατώρα έως το 2020 ([299]). Το σχέδιο προέβλεπε επίσης τη σύσταση 2-3 κορυφαίων επιχειρήσεων συσσωρευτών με κλίμακα παραγωγής και πωλήσεων άνω των 10 δισεκατομμυρίων βατωρών και τη δημιουργία 2-3 βασικών επιχειρήσεων παραγωγής για θετικά και αρνητικά ηλεκτρόδια, ηλεκτρολύτες και άλλα βασικά υλικά ([300]). Το σχέδιο δείχνει τον τρόπο με τον οποίο η κυβέρνηση διαδραμάτισε καίριο ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου, «*τηρώντας τον συνδυασμό της κυβερνητικής καθοδήγησης και της ώθησης της αγοράς*». Ειδικότερα, κατά την αρχική περίοδο, η κυβέρνηση «*θα αναλάβει ενεργά τον ρόλο του σχεδιασμού της καθοδήγησης και των κινήτρων πολιτικής, θα συγκεντρώσει επιστημονικούς, τεχνολογικούς και βιομηχανικούς πόρους, θα ενθαρρύνει την ανάπτυξη και την παραγωγή οχημάτων εξοικονόμησης ενέργειας και νέων μορφών ενέργειας και θα κατευθύνει την κατανάλωση στην αγορά*» ([301]). Αυτό επρόκειτο να επιτευχθεί μέσω της διάθεσης κεντρικών κεφαλαίων, φορολογικών προτιμησιακών πολιτικών και στήριξης από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ([302]).

(746) Το σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές, το οποίο καταρτίστηκε σύμφωνα με τους στόχους που καθορίζονται στην πρωτοβουλία «Made in China 2025», όρισε τρεις βασικές εργασίες: πρώτον, «*περαιτέρω μείωση του κόστους και διασφάλιση της προμήθειας συσσωρευτών υψηλής ποιότητας πριν από το 2018*»· δεύτερον, «*έως το 2020, θα καταβληθούν προσπάθειες ώστε η ειδική ανά σύστημα ενεργειακή πυκνότητα να φτάσει τις 260 βατώρες/kg και το κόστος να μειωθεί σε λιγότερο από 1 CNY/βατώρα*· *τρίτον, έως το 2025, η ενεργειακή πυκνότητα θα φτάσει τις 500 βατώρες/χιλιόγραμμο*.»

([297]) Βλ. ετήσια έκθεση της CATL 2020, και επίσης: Why a Chinese Company dominates Electric Car Batteries, The New York Times, 22 Δεκεμβρίου 2021, διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: 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]) Σημείο 5 1) του σχεδίου NEV 2012-2020.
([300]) Σημείο 2 2) του σχεδίου NEV 2012-2020.
([301]) Σημείο 2 2) του σχεδίου NEV 2012-2020.
([302]) Σημείο 5 2) και 5 3) του σχεδίου NEV 2012-2020.

(747) Στο πλαίσιο αυτό, τα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τα ανώτατα όρια τιμών δείχνουν ότι η παροχή των εν λόγω αγαθών που ρυθμίζονται από την κινεζική κυβέρνηση καθίσταται κρατική λειτουργία η οποία στη συνέχεια εκτελείται από τους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής που ενεργούν ως δημόσιοι οργανισμοί. Η κινεζική κυβέρνηση θέτει πολύ συγκεκριμένους ποιοτικούς αναπτυξιακούς στόχους προκειμένου να επιτύχει σταθερότητα στην αγορά και να μειώσει το κόστος. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών πρέπει να είναι «*συντονισμένη*» ([303]) και η έρευνα και ανάπτυξη προσανατολίζεται στη βελτίωση των συσσωρευτών ιόντων λιθίου ([304]), του κύριου τύπου συσσωρευτή που χρησιμοποιείται για τα BEV. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, το σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές προέβλεπε να «*αυξηθεί η στήριξη πολιτικής*» ([305]). Η εν λόγω στήριξη πολιτικής περιλαμβάνει τον «*καθοδηγητικό ρόλο της κυβέρνησης*» και την «*απαλλαγή από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης εάν το προϊόν συσσωρευτή είναι επιλέξιμο· οι επιχειρήσεις συσσωρευτών είναι επιλέξιμες να επωφεληθούν από φορολογικά κίνητρα, όπως οι επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας, η μεταφορά τεχνολογίας και η ανάπτυξη τεχνολογίας*» ([306]).

(748) Το σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές καλύπτει επίσης τη σχέση μεταξύ της κυβέρνησης και των ενώσεων του κλάδου παραγωγής, όπως επισημαίνεται στο σημείο 4 3) του σχεδίου, «*αξιοποιώντας πλήρως τον ρόλο των ενώσεων του κλάδου παραγωγής και άλλων οργανισμών, και ανταλλάσσει και συνεργάζεται σε* [...] *μέτρα πολιτικής και προτάσεις, ενισχύει τη διαχείριση της αυτοπειθαρχίας του κλάδου και προωθεί τη συντονισμένη ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών και συναφών κλάδων*». Ο ρόλος των ενώσεων του κλάδου παραγωγής στο κινεζικό οικονομικό σύστημα θα εξεταστεί στην αιτιολογική σκέψη 778.

(749) Καταρχήν, η κρατική παρέμβαση σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού και ο στόχος της για μείωση των τιμών προς όφελος του κλάδου BEV είναι προφανής από την ανακοίνωση σχετικά με τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών, η οποία προβλέπει τη συνεργασία μεταξύ παραγόντων του προηγούμενου και επόμενου σταδίου «*για τη σταθεροποίηση των προσδοκιών, την αποσαφήνιση της ποσότητας και των τιμών, τη διασφάλιση της προσφοράς και της αμοιβαίας επωφελούς συνεργασίας*» ([307]). Η ανακοίνωση σχετικά με τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών δίνει επίσης εντολή στις τοπικές υπηρεσίες εποπτείας των αγορών να «*ενισχύσουν την εποπτεία, να διερευνήσουν αυστηρά και να αντιμετωπίσουν την αποθεματοποίηση, τις αθέμιτες ανατιμήσεις, τον αθέμιτο ανταγωνισμό και άλλες συμπεριφορές στο προηγούμενο και στο επόμενο στάδιο του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου, ώστε να διατηρηθεί η τάξη στην αγορά*» ([308]).

(750) Αυτό δείχνει επίσης πόσο διάχυτη είναι η παρέμβαση της κινεζικής κυβέρνησης, καθώς διασφαλίζει προορατικά την προς τα κάτω ευθυγράμμιση των τιμών στην αλυσίδα εφοδιασμού συσσωρευτών, προκειμένου να ευνοηθεί η σταθερότητα της αγοράς προς όφελος των παραγωγών BEV. Ως εκ τούτου, η κινεζική κυβέρνηση καθόρισε την παροχή των εν λόγω αγαθών σε ορισμένη τιμή ως κρατική λειτουργία η οποία με τη σειρά της εκτελείται από δημόσιους οργανισμούς.

(751) Ακόμη πιο ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι η κρατική παρέμβαση στις τιμές των εγχώριων πρώτων υλών αντικατοπτρίζεται επίσης σε δηλώσεις του MIIT στον Τύπο. Στο πλαίσιο συνέντευξης Τύπου που πραγματοποιήθηκε στο Πεκίνο τον Απρίλιο του 2022 σχετικά με τις αυξήσεις των τιμών των πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, εκπρόσωπος του MIIT επιβεβαίωσε ότι «*θα μεριμνήσουμε για την επαναφορά* [των τιμών των πρώτων υλών] *σε λογικά επίπεδα το συντομότερο δυνατό*», ότι «*το υπουργείο θα συμβάλει στην επιτάχυνση της ανάπτυξης των τοπικών πόρων στην Κίνα*» και ότι «*η σταθερή λειτουργία του τομέα αντιμετωπίζει μεγάλες πιέσεις που απαιτούν τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων μερών*» ([309]). Αυτό αποτέλεσε συνέχεια συμποσίου που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2022 από το MIIT και το Τμήμα του Κλάδου Πρώτων Υλών και το Πρώτο Τμήμα του Κλάδου Εξοπλισμού του MIIT, από κοινού με το Τμήμα Τιμών της ΕΕΑΜ και την Κρατική Διοικητική Αρχή για τη Ρύθμιση της Αγοράς, σχετικά με τις αυξήσεις των τιμών των υλικών προηγούμενου σταδίου για συσσωρευτές ([310]). Στη συνεδρίαση συμμετείχαν η Κινεζική Ένωση Βιομηχανιών μη Σιδηρούχων Μεταλλικών Κατασκευών (CNMIA), η Κινεζική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (CAAM), η Κινεζική Συμμαχία Καινοτομίας για τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών για αυτοκίνητα (CAPBIIA) και άλλοι οργανισμοί του κλάδου, καθώς και σχετικά πρόσωπα αρμόδια για βασικές επιχειρήσεις προηγούμενου και επόμενου σταδίου για την ανάπτυξη πόρων λιθίου, την παραγωγή άλατος λιθίου, υλικά καθόδου, συσσωρευτές και άλλες βιομηχανικές αλυσίδες ([311]).

([303]) Σημείο 1 2) του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές.
([304]) Σημείο 2 2) του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές.
([305]) Σημείο 4 1) του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές.
([306]) Σημείο 4 1) του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές.
([307]) Βλ. σημείο 2 της ανακοίνωσης σχετικά με τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών.
([308]) Ό.π.
([309]) Το υπουργείο θα σταθεροποιήσει τις αυξήσεις των τιμών που επηρεάζουν την αυτοκινητοβιομηχανία, Κρατικό Συμβούλιο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, 25 Απριλίου 2022. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) Η μείωση του κόστους τονίζεται ιδιαίτερα στις κυβερνητικές κατευθυντήριες γραμμές για τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών ιόντων λιθίου, οι τυποποιημένοι όροι του 2021 προτείνουν τεχνικά πρότυπα, όπως ελάχιστη ενεργειακή πυκνότητα των συστοιχιών συσσωρευτών ίση με 180 Wh/kg ([312]), και «*να καθοδηγηθούν οι επιχειρήσεις ώστε να μειώσουν τα έργα κατασκευής που απλώς επεκτείνουν την παραγωγική ικανότητα, ενισχύουν την τεχνολογική καινοτομία, βελτιώνουν την ποιότητα των προϊόντων και μειώνουν το κόστος παραγωγής*» ([313]).

(753) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι ορισμένες από τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή συσσωρευτών υπόκεινται σε εξαγωγικούς περιορισμούς, όπως μέτρα ελέγχου των εξαγωγών και μη επιστροφή του εγχώριου ΦΠΑ, εάν εξάγονται. Ο δεδηλωμένος στόχος των μέτρων αυτών είναι η αποθάρρυνση των εξαγωγών τους και η δημιουργία εγχώριας υπερπροσφοράς, ώστε να υπάρχουν φθηνές εγχώριες τιμές και σε επαρκείς ποσότητες προς όφελος των εγχώριων κλάδων παραγωγής επόμενου σταδίου, συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών BEV.

(754) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το LFP, ο τύπος λιθίου που χρησιμοποιείται σε συσσωρευτές, δεν υπόκειται σε επιστροφή ΦΠΑ 13 % κατά την εξαγωγή, γεγονός που καθιστά την εγχώρια τιμή των εν λόγω πρώτων υλών τεχνητά χαμηλότερη για εγχώρια κατανάλωση.

(755) Από το 2006 η κινεζική κυβέρνηση επιβάλλει προσωρινούς περιορισμούς στις εξαγωγές προϊόντων γραφίτη σύμφωνα με την «απόφαση για τον προσωρινό έλεγχο των εξαγωγών προϊόντων γραφίτη» (ανακοίνωση αριθ. 50 [2006]) ([314]). Η απόφαση επιβάλλει προσωρινά μέτρα ελέγχου των εξαγωγών σε επτά τύπους προϊόντων γραφίτη ([315]). Τα προσωρινά μέτρα ελέγχου των εξαγωγών καταργήθηκαν με την ανακοίνωση σχετικά με τη «Βελτιστοποίηση και προσαρμογή των προσωρινών μέτρων ελέγχου των εξαγωγών ειδών γραφίτη» (ανακοίνωση αριθ. 39 [2023]) ([316]), η οποία δημοσιεύθηκε στις 20 Οκτωβρίου 2023, και άρχισε να ισχύει την 1η Δεκεμβρίου 2023. Ταυτόχρονα, η πολιτική προσθέτει δύο νέους τύπους προϊόντων γραφίτη στον κατάλογο ελέγχου των εξαγωγών. Ο γραφίτης υπόκειται επίσης σε εξαγωγικούς περιορισμούς με τη μορφή μη επιστροφής του 13 % του εγχώριου ΦΠΑ σε περίπτωση εξαγωγής ([317]).

(756) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι ορισμένοι τύποι χαλκού υπόκεινται σε εξαγωγικό δασμό 30 % στο πλαίσιο του προγράμματος δασμολογικής προσαρμογής του 2022 ([318]) και του προγράμματος δασμολογικής προσαρμογής του 2023 ([319]). Επιβάλλεται πρόσθετος προσωρινός εξαγωγικός φόρος ύψους 5 %-15 % με βάση τον σχετικό κωδικό ΕΣ.

(757) Τέλος, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η Κίνα εδραιώνει τον κλάδο σπάνιων γαιών, που είναι επίσης απαραίτητος για την παραγωγή συσσωρευτών BEV, ώστε να ελέγχει, μεταξύ άλλων, τα επίπεδα τιμολόγησης και να διασφαλίζει στρατηγικούς, οικονομικούς και βιώσιμους στόχους. Ειδικότερα, τον Δεκέμβριο του 2021, τρεις κρατικές οντότητες συγχωνεύθηκαν για να ιδρύσουν τον όμιλο China Rare Earth Group Co. Ltd, καλύπτοντας περίπου το 62 % του συνολικού εφοδιασμού με βαριές σπάνιες γαίες στην Κίνα ([320]). Κατά συνέπεια, σε εθνικό επίπεδο, η κυβέρνηση έλαβε άλλα μέτρα, όπως η επιβολή εξαγωγικών περιορισμών, με τον ίδιο στόχο να αυξηθεί ο εφοδιασμός των εγχώριων παραγωγών με χαμηλές τιμές και διαθέσιμες πρώτες ύλες που είναι απαραίτητες για την παραγωγή, μεταξύ άλλων, BEV.

γ) *Συμπέρασμα*

(758) Συμπερασματικά, κυβερνητικές κατευθυντήριες γραμμές, γνωμοδοτήσεις και κανονισμοί σχετικά με τον κλάδο BEV καταδεικνύουν ότι η κυβέρνηση κατευθύνει τον κλάδο προς την ανάπτυξη και τη βελτίωσή του μέσω της μείωσης του κόστους και της σταθερής προσφοράς βασικών συντελεστών παραγωγής. Επιπλέον, η κυβέρνηση έχει θεσπίσει ένα σύστημα σαφούς και συνεχούς ελέγχου και παρακολούθησης της τιμολόγησης των συσσωρευτών και των συντελεστών παραγωγής τους, ώστε να διασφαλιστεί ότι ο κλάδος BEV μπορεί να προμηθεύεται αυτά τα είδη σε φθηνές τιμές και σε επαρκείς ποσότητες.

([312]) Βλ. σημείο III 1) των τυποποιημένων όρων.
([313]) Βλ. σημείο I 3) των τυποποιημένων όρων.
([314]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) Κωδικοί Εναρμονισμένου Συστήματος (ΕΣ): 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000, και 8545900000.
([316]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Βλ. κωδικό ΕΣ: 38011000 στην ακόλουθη διεύθυνση: https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, βλ. τεκμήριο 7.
([319]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, βλ. τεκμήριο 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Όλα τα ανωτέρω καταδεικνύουν ότι η κινεζική κυβέρνηση έχει θεσπίσει σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο μια σειρά πολιτικών και μέτρων που στοχεύουν τους προμηθευτές συσσωρευτών και συντελεστών παραγωγής προκειμένου να στηρίξει τελικά τον κλάδο BEV. Όλοι αυτοί οι συντελεστές παραγωγής αποτελούν σημαντικό μέρος του κόστους παραγωγής BEV. Ως αποτέλεσμα αυτών των πολιτικών, η κινεζική κυβέρνηση θέτει στόχους για τη διασφάλιση σταθερής και ευρείας προσφοράς των εν λόγω συσσωρευτών και συντελεστών παραγωγής, σε συνδυασμό με φθηνότερες τιμές, προς όφελος των παραγωγών BEV με τη μορφή σημαντικής μείωσης του κόστους, επιτρέποντάς τους έτσι να πωλούν BEV σε φθηνότερες τιμές, μεταξύ άλλων στην αγορά της Ένωσης. Τα αποδεικτικά στοιχεία της χρηματοδοτικής στήριξης που παρέχεται στους παραγωγούς συσσωρευτών καλύφθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 739-743.

1) *Σχέση μεταξύ των προμηθευτών συντελεστών παραγωγής και της κινεζικής κυβέρνησης*

(760) Αφού ανέλυσε το νομικό και οικονομικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργούν οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής, το οποίο υπαγορεύεται σε μεγάλο βαθμό από τους στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV μέσω των προμηθευτών συντελεστών παραγωγής, η Επιτροπή ανέλυσε επίσης τα χαρακτηριστικά της κινεζικής εγχώριας αγοράς συσσωρευτών, τα αποδεικτικά στοιχεία της κρατικής παρουσίας/ιδιοκτησίας σε προμηθευτές συντελεστών παραγωγής, καθώς και άλλες ενδείξεις ότι η κινεζική κυβέρνηση ασκούσε ουσιαστικό έλεγχο στις εν λόγω οντότητες (συμπεριλαμβανομένων των οργανωτικών χαρακτηριστικών τους, των αλυσίδων της εξουσίας λήψης αποφάσεων και της συνολικής σχέσης με την κινεζική κυβέρνηση).

(761) Η Επιτροπή αναζήτησε πληροφορίες σχετικά με τη *δομή της εγχώριας αγοράς συσσωρευτών*. Όπως εξηγείται στο σημείο 3.3.1.2, η κινεζική κυβέρνηση δεν συνεργάστηκε όσον αφορά τους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής που δραστηριοποιούνται στην κινεζική εγχώρια αγορά, συμπεριλαμβανομένων των προμηθευτών συσσωρευτών για BEV, και δεν παρείχε διευκρινίσεις ή σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την εγχώρια αγορά συσσωρευτών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αναγκάστηκε να στηρίξει τα συμπεράσματά της στα διαθέσιμα στοιχεία, σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού.

(762) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή βασίστηκε σε τέσσερα σύνολα πληροφοριών, δηλαδή στις πληροφορίες που παρουσιάζονται στην έκθεση Rhodium ([321]), στη γεωγραφική ισορροπία της αγοράς στοιχείων συσσωρευτών, όπως παρουσιάζεται από το Benchmark Mineral Intelligence (στο εξής: BMI) ([322]), σε έκθεση της Κινεζικής Συμμαχία Καινοτομίας για τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών για αυτοκίνητα ([323]) και στις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τους ομίλους του δείγματος που αγόρασαν συσσωρευτές.

(763) Οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στην έκθεση Rhodium δείχνουν ότι «*με εξαίρεση την LG Energy Solution, στην κινεζική αγορά συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων κυριαρχούν εγχώριοι παράγοντες*» ([324]). Ειδικότερα, η έκθεση δείχνει ότι οι κατασκευαστές συσσωρευτών κινεζικής ιδιοκτησίας κατείχαν μερίδιο αγοράς άνω του 88 % στην κινεζική εγχώρια αγορά το 2021, με μόνο το 4 % του μεριδίου αγοράς να ανήκει σε κατασκευαστές συσσωρευτών αλλοδαπής ιδιοκτησίας. Όσον αφορά το υπόλοιπο 8 %, δεν αναφέρθηκε καμία ένδειξη της χώρας καταγωγής. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη το περιορισμένο μερίδιο μεγάλων ξένων προμηθευτών συσσωρευτών στην κινεζική αγορά και ελλείψει συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι άλλοι παραγωγοί ήταν επίσης Κινέζοι. Στην ίδια έκθεση διαπιστώθηκε επίσης ότι η CATL κατείχε μερίδιο αγοράς άνω του 52 % στην κινεζική αγορά το 2020. Ελλείψει πληροφοριών περί του αντιθέτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω πορίσματα ίσχυαν και κατά την περίοδο της έρευνας.

(764) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι δέκα συγκεκριμένοι παραγωγοί συσσωρευτών που παρουσιάζονταν στην έκθεση Rhodium ήταν είτε μέλη της CBIA (ή του εκτελεστικού συμβουλίου της) είτε της CIAPS και/ή εν μέρει κρατικοί. Ενώ τα μέλη της CBIA και της CIAPS αντιπροσώπευαν πάνω από το 86 % του μεριδίου αγοράς, το 2021 τα μέλη που ασκούσαν αντιπροεδρία ή ήταν μέλη του εκτελεστικού συμβουλίου κατείχαν μερίδιο αγοράς άνω του 62 %. Η έκθεση ανέφερε επίσης ότι υπήρχε ένα σύνολο πολιτικών που αποσκοπούσαν στην προώθηση των Κινέζων εγχώριων προμηθευτών συσσωρευτών ([325]).

([321]) Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group, Δεκέμβριος 2022 (στο εξής: έκθεση Rhodium), σ. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) Βλ. την έκθεση της Κινεζικής Συμμαχίας Καινοτομίας για τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών για αυτοκίνητα, η οποία δημοσιεύτηκε στις 11 Ιανουαρίου 2024, στον ιστότοπο 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]) Έκθεση Rhodium, σ. 41.

([325]) Έκθεση Rhodium, σ. 58.

(765) Η γεωγραφική ισορροπία της αγοράς στοιχείων συσσωρευτών που παρουσίασε το BMI ([326]) δείχνει ότι η κινεζική προσφορά συσσωρευτών αντιπροσώπευε πάνω από το 170 % της τοπικής ζήτησης το 2022 και το 2023, γεγονός που καταδεικνύει επίσης τη σαφή δεσπόζουσα θέση των Κινέζων παραγωγών συσσωρευτών στην τοπική αγορά τους.

(766) Επιπλέον, η έκθεση της Κινεζικής Συμμαχίας Καινοτομίας για τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών για αυτοκίνητα ανέφερε ότι οι Κινέζοι εγχώριοι παραγωγοί συσσωρευτών κατείχαν περίπου το 97 % του μεριδίου αγοράς της εγκατεστημένης παραγωγικής ικανότητας του 2023 ([327]). Τα κινεζικά μέλη της CBIA που παράγουν συσσωρευτές αντιπροσώπευαν τουλάχιστον το 66 % του μεριδίου αγοράς, ενώ η BYD, ο δεύτερος μεγαλύτερος παραγωγός που αντιπροσώπευε το 27 % της εγκατεστημένης παραγωγικής ικανότητας της Κίνας το 2023, αποτελεί μέλος της CIAPS. Μία εταιρεία, η China Aviation Lithium Battery (CALB), ήταν ταυτόχρονα μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου της CBIA και κρατική επιχείρηση. Η CATL και μόνο αντιπροσώπευε πάνω από το 40 % της συνολικής εγκατεστημένης παραγωγικής ικανότητας της Κίνας το 2023 και είναι μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου της CBIA.

(767) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι η CBIA και η CIAPS δεν δημοσιεύουν τον πλήρη κατάλογο των μελών τους στο διαδίκτυο. Η Επιτροπή μπόρεσε να εξακριβώσει τη συμμετοχή των εταιρειών στη CBIA, τη CIAPS και άλλες ενώσεις του κλάδου παραγωγής, εξετάζοντας τις ετήσιες εκθέσεις τους και άλλες πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στο διαδίκτυο, όπως τον κατάλογο των μελών των εκτελεστικών οργάνων τους. Ελλείψει πληροφοριών από την κινεζική κυβέρνηση, καθώς και επίσημων δημόσιων στοιχείων που να καλύπτουν τον πλήρη κατάλογο των μελών της CBIA και της CIAPS, η Επιτροπή συνήγαγε το συμπέρασμα ότι ακόμη περισσότεροι προμηθευτές συσσωρευτών θα μπορούσαν να είναι μέλη αυτών των ενώσεων.

(768) Τελικά, παρότι δεν κατέστη δυνατό να εξαχθεί συμπέρασμα όσον αφορά την αξία των αγορών συσσωρευτών που πραγματοποίησε ο όμιλος SAIC λόγω της μη συνεργασίας του, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι προμηθευτές συσσωρευτών που ανέφερε ήταν όλοι εγκατεστημένοι στη ΛΔΚ. Όσον αφορά τον όμιλο Geely, τουλάχιστον το 65 % των αγορών του πραγματοποιήθηκαν από εταιρείες που είτε ήταν μέλη της CBIA, της CIAPS είτε ήταν εν μέρει κρατικής ιδιοκτησίας. Όσον αφορά τον όμιλο SAIC, παρότι δεν κατέστη δυνατή η επαλήθευση πληροφοριών σχετικά με την αξία ή τον όγκο των αγορών, από τις πληροφορίες του φακέλου προκύπτει ότι οι τέσσερις κύριοι προμηθευτές συσσωρευτών του ήταν εν μέρει, άμεσα ή έμμεσα, κρατικοί, και ήταν μέλη της CBIA ή συνδέονταν στενά με αυτή μέσω ενός από τους μετόχους των προμηθευτών (CATL).

(769) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική εγχώρια αγορά εξυπηρετείται σχεδόν αποκλειστικά από εγχώριους προμηθευτές συσσωρευτών. Οι εν λόγω προμηθευτές είναι στη συντριπτική πλειονότητά τους μέλη ενώσεων όπως η CBIA και η CIAPS και/ή κρατικοί.

(770) Η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω τη *σχέση μεταξύ της κινεζικής κυβέρνησης και των προμηθευτών συσσωρευτών*, προκειμένου να διαπιστώσει αν η κυβέρνηση ασκούσε ουσιαστικό έλεγχο στις υπό εξέταση οντότητες και τη συμπεριφορά τους στην αγορά. Ο ρόλος που διαδραματίζουν οι ενώσεις είναι ζωτικής σημασίας για να καταδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο η κινεζική κυβέρνηση, μέσω των ενώσεων, διασφαλίζει την υλοποίηση των στόχων πολιτικής της για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV.

(771) Ελλείψει πληροφοριών από την κινεζική κυβέρνηση σχετικά με τον αριθμό και άλλων πληροφοριών σχετικά με τις επίσημες ενδείξεις κρατικής ιδιοκτησίας και ελέγχου των εγχώριων προμηθευτών συσσωρευτών για BEV, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή ανέλυσε την κατάσταση των προμηθευτών συσσωρευτών των δύο μη καθετοποιημένων ομίλων του δείγματος (όμιλοι Geely και SAIC). Όπως προαναφέρθηκε, η κινεζική κυβέρνηση δεν προσκόμισε τις ζητούμενες πληροφορίες σχετικά με την ιδιοκτησία και τον έλεγχο των προμηθευτών συσσωρευτών και/ή των ενώσεων παραγωγών συσσωρευτών. Επιπλέον, οι μη συνδεδεμένοι προμηθευτές συσσωρευτών των ομίλων Geely και SAIC δεν απάντησαν στο ερωτηματολόγιο και δεν παρείχαν πληροφορίες σχετικά με την ιδιοκτησία και τον έλεγχο από την κινεζική κυβέρνηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έπρεπε να αναζητήσει τις πληροφορίες αυτές σε δημόσια δεδομένα. Σε περιπτώσεις που η Επιτροπή δεν μπόρεσε να βρει πληροφορίες από δημόσια δεδομένα, χρειάστηκε να συναγάγει συμπεράσματα βάσει του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/
([327]) Βλ. υποσημείωση 323, πίνακας 4.

(772) Όσον αφορά τον όμιλο SAIC, παρότι δεν κατέστη δυνατό να επαληθευτούν πληροφορίες σχετικά με την αξία ή τον όγκο των αγορών, οι πληροφορίες του φακέλου έδειξαν ωστόσο ότι οι τέσσερις κύριοι προμηθευτές συσσωρευτών του ομίλου SAIC, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο των αγορών συσσωρευτών του, ήταν άμεσα ή έμμεσα κρατικοί. Όσον αφορά τον όμιλο Geely, διαπιστώθηκε ότι 3 από τους 14 προμηθευτές συσσωρευτών ήταν εν μέρει κρατικοί. Για μεγάλο μέρος των προμηθευτών συσσωρευτών των ομίλων SAIC και Geely διαπιστώθηκε επίσης ότι ανήκαν σε ενώσεις του κλάδου παραγωγής. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι από τους δέκα κορυφαίους παραγωγούς συσσωρευτών που παρουσιάζονταν στην έκθεση Rhodium ([328]) και δραστηριοποιούνταν στην κινεζική εγχώρια αγορά το 2020, τουλάχιστον 7 ήταν εν μέρει κρατικοί.

(773) Όπως αναφέρθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 763, οι προμηθευτές συσσωρευτών για τους οποίους διαπιστώθηκε ότι αποτελούσαν μέρος είτε της CBIA είτε της CIAPS αντιπροσώπευαν πάνω από το 86 % του μεριδίου αγοράς στην Κίνα το 2020. Η CALB ήταν ταυτόχρονα μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου της CBIA και κρατική επιχείρηση (αιτιολογική σκέψη 765). Η CATL, βασικός φορέας στην κινεζική αγορά που αντιπροσώπευε το 52 % της συνολικής κινεζικής εγχώριας αγοράς το 2020, είναι άμεσος και έμμεσος (μέσω κοινών επιχειρήσεων) προμηθευτής των ομίλων Geely και SAIC και μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου της CBIA.

(774) Ελλείψει συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί σε δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες για να προσδιορίσει ποιοι από τους εν λόγω προμηθευτές είναι μέλη ενώσεων. Η Επιτροπή επισήμανε ότι η CBIA και η CIAPS δεν δημοσιεύουν τον πλήρη κατάλογο των μελών στο διαδίκτυο. Η Επιτροπή μπόρεσε ωστόσο να εξακριβώσει τη συμμετοχή των εταιρειών στη CBIA, τη CIAPS και άλλες ενώσεις του κλάδου παραγωγής, εξετάζοντας τις ετήσιες εκθέσεις τους και άλλες πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στο διαδίκτυο, όπως τον κατάλογο των μελών των εκτελεστικών οργάνων τους. Ελλείψει πληροφοριών από την κινεζική κυβέρνηση, καθώς και επίσημων δημόσιων στοιχείων που να καλύπτουν τον πλήρη κατάλογο των μελών της CBIA και της CIAPS, η Επιτροπή συνήγαγε το συμπέρασμα ότι ακόμη περισσότεροι προμηθευτές είναι πιθανό να είναι μέλη αυτών των ενώσεων.

(775) Επιπλέον, η CBIA δημοσιεύει μόνο τον κατάλογο των μελών του εκτελεστικού συμβουλίου και των *«νέων μελών»*. Ο τελευταίος περιλαμβάνει τα μέλη που προσχώρησαν από τον Μάρτιο του 2017, ενώ η ένωση ιδρύθηκε το 1988. Σύμφωνα με πληροφορίες στο διαδίκτυο, η ένωση έχει περισσότερα από 500 μέλη ([329]). Η Επιτροπή αναζήτησε πληροφορίες σχετικά με τα μέλη που περιλαμβάνονται στον ελλιπή κατάλογο που είναι διαθέσιμος στο διαδίκτυο και διαπίστωσε ότι ορισμένες κρατικές επιχειρήσεις αποτελούσαν μέρος αυτού, συμπεριλαμβανομένων όχι μόνο των προμηθευτών πρώτων υλών και των κατασκευαστών συσσωρευτών, αλλά και κρατικών επενδυτικών ταμείων και ερευνητικών ιδρυμάτων. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση μπορούσε να ασκεί άμεσο έλεγχο σε οντότητες που καλύπτουν ευρύ φάσμα βασικών παραγόντων που δραστηριοποιούνται όχι μόνο στον τομέα των συσσωρευτών και στον τομέα του λιθίου που απαιτείται για τους συσσωρευτές, αλλά και στον τομέα των BEV στο σύνολό του. Το γεγονός ότι διάφοροι παράγοντες σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού των BEV αποτελούν μέλη της CBIA ενισχύει τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα πλαίσιο που καλύπτει όλα τα επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού.

(776) Η Επιτροπή ανέλυσε το καταστατικό της CBIA και της CIAPS προκειμένου να αξιολογήσει το επίπεδο του κρατικού ελέγχου επί των ενώσεων και των μελών τους. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί εξ ολοκλήρου στα διαθέσιμα στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού, λόγω της άρνησης της κινεζικής κυβέρνησης να παράσχει πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά της αγοράς της και τις ενώσεις σχετικά με τις οποίες η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων τόσο της CBIA όσο και της CIAPS (αιτιολογική σκέψη 279).

(777) Στις παρατηρήσεις της σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 28, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στην αιτιολογική σκέψη 282, η κινεζική κυβέρνηση αρνήθηκε οποιονδήποτε έλεγχο επί της CBIA και επίσημη σύνδεση με την ένωση. Η έρευνα αποκάλυψε, ωστόσο, ότι η δήλωση της κινεζικής κυβέρνησης ότι δεν ασκούσε έλεγχο επί της CBIA και ότι η ένωση δεν συνδέεται επίσημα με την κινεζική κυβέρνηση, ήταν αντικειμενικά εσφαλμένη. Αντιθέτως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η κινεζική κυβέρνηση ασκεί έλεγχο επί της CBIA, καθώς και επί της CIAPS.

([328]) Έκθεση Rhodium, σ. 58.
([329]) Βλ. 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) Πρώτον, η CBIA είναι μια ένωση του κλάδου υπό την άμεση διαχείριση του Κρατικού Συμβουλίου. Το Κρατικό Συμβούλιο είναι το εκτελεστικό όργανο του Εθνικού Λαϊκού Κογκρέσου και το ανώτατο όργανο κρατικής εξουσίας στην Κίνα. Απαρτίζεται από περιορισμένο αριθμό ατόμων, μεταξύ των οποίων ο πρόεδρος, οι αντιπρόεδροι και ο γενικός γραμματέας. Το άρθρο 3 του καταστατικού ([330]) της CBIA προβλέπει επίσης ότι η ένωση «*ακολουθεί τη γενική ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας και [...] ιδρύει οργανώσεις του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας για την άσκηση κομματικών δραστηριοτήτων και την παροχή των αναγκαίων συνθηκών για τις δραστηριότητες των κομματικών οργανώσεων*». Ως εκ τούτου, η CBIA δεν είναι ανεξάρτητη ένωση που συστάθηκε από παράγοντες της αγοράς και ενεργεί σύμφωνα με τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας της αγοράς, αλλά οντότητα που καθοδηγείται από την κινεζική κυβέρνηση και τελεί υπό τη διαχείρισή της μέσω του Κρατικού Συμβουλίου και, ως εκ τούτου, είναι επιφορτισμένη με την επίτευξη των στόχων δημόσιας πολιτικής που καθορίζονται από την κινεζική κυβέρνηση.

(779) Πολλές ενώσεις του κινεζικού κλάδου παραγωγής ορίζουν τον ρόλο τους στο καταστατικό τους ως γέφυρα επικοινωνίας μεταξύ της κυβέρνησης και των μελών τους. Τα μέτρα για την ολοκληρωμένη εποπτεία των ενώσεων του κλάδου παραγωγής και των εμπορικών επιμελητηρίων που εκδόθηκαν από την ΕΕΑΜ, το Υπουργείο Πολιτικών Υποθέσεων και οκτώ άλλες υπηρεσίες το 2016, ζήτησαν τη σύσταση κομματικών οργανώσεων σε ενώσεις του κλάδου παραγωγής και εμπορικά επιμελητήρια, και τη συμπερίληψη των απαιτήσεων κομματικής οικοδόμησης ([331]) στα καταστατικά των ενώσεων του κλάδου. Παρά το γεγονός ότι το 2019 η ΕΕΑΜ δρομολόγησε διαδικασία με δεδηλωμένο σκοπό τον θεσμικό διαχωρισμό των ενώσεων του κλάδου παραγωγής και των εμπορικών επιμελητηρίων από την κυβέρνηση και ότι οι γνωμοδοτήσεις της ΕΕΑΜ ([332]) που εκδόθηκαν στο πλαίσιο αυτό προέβλεπαν επίσημα τον διαχωρισμό των θεσμών, των λειτουργιών, των χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων κ.λπ., με τις εν λόγω γνωμοδοτήσεις εξασφαλίστηκε όχι μόνο η συνεχής οικονομική εξάρτηση των ενώσεων του κλάδου παραγωγής από τις κυβερνητικές αρχές, αλλά και ο συνεχής πλήρης έλεγχος του ΚΚΚ επί αυτών: «*Οι φορείς κομματικής οικοδόμησης των κοινωνικών οργανώσεων σε όλα τα επίπεδα [...] ενισχύουν συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές, προωθούν σε βάθος την κομματική οικοδόμηση σε αποσυνδεδεμένες ενώσεις του κλάδου παραγωγής και εμπορικά επιμελητήρια, [...] ενισχύουν συνολικά την ηγεσία του κόμματος επί των ενώσεων του κλάδου παραγωγής και των εμπορικών επιμελητηρίων και διασφαλίζουν ότι το έργο του κόμματος είναι αδιάλειπτο και ότι ο ρόλος των κομματικών οργανώσεων δεν αποδυναμώνεται στη διαδικασία αποσύνδεσης. [...] Οι φορείς κομματικής οικοδόμησης των κοινωνικών οργανώσεων σε όλα τα επίπεδα παροτρύνουν τις ενώσεις του κλάδου παραγωγής και τα εμπορικά επιμελητήρια να εισαγάγουν στο καταστατικό τους την απαίτηση για εργασίες κομματικής οικοδόμησης, ώστε να συμπληρωθούν οι μηχανισμοί εργασίας που διασφαλίζουν τη συμμετοχή των κομματικών οργανώσεων στη λήψη αποφάσεων για σημαντικά θέματα και να τυποποιηθεί η διαχείριση*» ([333]). Με τις γνωμοδοτήσεις εξασφαλίστηκε επίσης η οικονομική εξάρτηση των ενώσεων του κλάδου παραγωγής από τις κυβερνητικές αρχές και ο πλήρης έλεγχος του ΚΚΚ επί αυτών ([334]).

(780) Δεύτερον, η εκτελεστική εξουσία της CBIA ασκείται από το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο εκλέγεται από τη γενική συνέλευση που απαρτίζεται από όλα τα μέλη της ένωσης, μεταξύ των εταιρειών μελών (άρθρο 21 του καταστατικού). Η κινεζική κυβέρνηση συμμετέχει επίσης πλήρως στην επιλογή των υποψηφίων του διοικητικού συμβουλίου. Σύμφωνα με το άρθρο 22 του καταστατικού της CBIA, η επιτροπή που είναι αρμόδια για την επιλογή των υποψηφίων περιλαμβάνει «*εκπροσώπους του συμβουλίου εποπτών*» και «*εκπροσώπους της κομματικής οργάνωσης*». Σε περίπτωση που το διοικητικό συμβούλιο δεν μπορεί να συγκληθεί, τα μέλη της επιτροπής επιλέγονται απευθείας από τον επικεφαλής φορέα κομματικής οικοδόμησης. Τα όργανα κομματικής οικοδόμησης είναι αρμόδια για όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την επέκταση της κομματικής ιδεολογίας. Σύμφωνα με τις «Γνωμοδοτήσεις σχετικά με την εφαρμογή της μεταρρύθμισης της συνολικής αποσύνδεσης των ενώσεων του κλάδου παραγωγής και των εμπορικών επιμελητηρίων από τα διοικητικά όργανα» (στο εξής: γνωμοδοτήσεις σχετικά με τις ενώσεις του κλάδου παραγωγής), οι φορείς κομματικής οικοδόμησης των κοινωνικών οργανώσεων «*ενισχύουν συνολικά την ηγεσία του κόμματος επί των ενώσεων του κλάδου παραγωγής και των εμπορικών επιμελητηρίων και διασφαλίζουν ότι το έργο του κόμματος είναι αδιάλειπτο και ότι ο ρόλος των κομματικών οργανώσεων δεν αποδυναμώνεται στη διαδικασία αποσύνδεσης. [...] Οι φορείς κομματικής οικοδόμησης των κοινωνικών οργανώσεων σε όλα τα επίπεδα παροτρύνουν τις ενώσεις του κλάδου παραγωγής και τα εμπορικά επιμελητήρια να εισαγάγουν στο καταστατικό τους την απαίτηση για εργασίες κομματικής οικοδόμησης, ώστε να συμπληρωθούν οι μηχανισμοί εργασίας που διασφαλίζουν τη συμμετοχή των κομματικών οργανώσεων στη λήψη αποφάσεων για σημαντικά θέματα και να τυποποιηθεί η διαχείριση*» ([335]). Η γενική συνέλευση των μελών για την

([330]) Καταστατικό της κινεζικής ένωσης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών (στο εξής: καταστατικό της CBIA), διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html

([331]) Οι εργασίες κομματικής οικοδόμησης μπορεί να έχουν διάφορες μορφές και απώτερος στόχος τους είναι η επέκταση της επιρροής του κόμματος σε επιχειρήσεις, ενώσεις, διοικήσεις κ.λπ. Επίσημος ορισμός της κομματικής οικοδόμησης διατίθεται εδώ http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html «*Το περιεχόμενο των εργασιών κομματικής οικοδόμησης είναι σχετικά ευρύ και περιλαμβάνει διάφορα καθήκοντα, όπως τη διαμόρφωση πολιτικών, τη διαμόρφωση ιδεολογιών, τη διαμόρφωση της οργάνωσης, τη διαμόρφωση γραμμών, τη δημιουργία πειθαρχίας, την καταπολέμηση της διαφθοράς και τη δημιουργία συστημάτων*».

([332]) Γνωμοδοτήσεις σχετικά με την εφαρμογή της μεταρρύθμισης της συνολικής αποσύνδεσης των ενώσεων του κλάδου παραγωγής και των εμπορικών επιμελητηρίων από τα διοικητικά όργανα, ΕΕΑΜ, Υπουργείο Πολιτικών Υποθέσεων κ.ά., 14 Ιουνίου 2019· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

([333]) Σημείο 4 των γνωμοδοτήσεων της ΕΕΑΜ.

([334]) Βλ. έκθεση για την Κίνα — σημείο 2.3.3 σ. 24-25 και σημείο 3 2) των γνωμοδοτήσεων της ΕΕΑΜ, σύμφωνα με τις οποίες τα διοικητικά όργανα ενθαρρύνονται να αγοράζουν υπηρεσίες από εξειδικευμένες ενώσεις του κλάδου παραγωγής.

([335]) Βλ. σημείο 2.3.3 της έκθεσης για την Κίνα, σ. 25-26, καθώς και σημείο 4 των γνωμοδοτήσεων της ΕΕΑΜ.

εκλογή και την παύση διευθυντών πρέπει επίσης να συγκαλείται με την έγκριση του επικεφαλής φορέα κομματικής οικοδόμησης. Η επιρροή της κυβέρνησης στις καθημερινές δραστηριότητες της ένωσης τονίζεται περαιτέρω στο άρθρο 36 του καταστατικού, το οποίο ορίζει ότι τα πρόσωπα που είναι επικεφαλής της ένωσης πρέπει να «*ακολουθούν την ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας, να στηρίζουν τον σοσιαλισμό με κινεζικά χαρακτηριστικά, να εφαρμόζουν αποφασιστικά τη γραμμή, τις αρχές και τις πολιτικές του κόμματος και να διαθέτουν εξέχοντα πολιτικά προσόντα*». Στα πρόσωπα που είναι επικεφαλής της ένωσης περιλαμβάνονται ο πρόεδρος, είκοσι τρεις αντιπρόεδροι και ένας γενικός γραμματέας. Διάφορες κρατικές επιχειρήσεις διορίζονται επίσης ως αντιπρόεδροι. Με βάση τα ανωτέρω, η CBIA όχι μόνο τελεί υπό τη διαχείριση του Κρατικού Συμβουλίου, αλλά η κινεζική κυβέρνηση εξακολουθεί να έχει τον έλεγχο της διοίκησης της CBIA και των βασικών προσώπων που είναι υπεύθυνα για το έργο της.

(781) Επιπλέον, το άρθρο 46 παράγραφος 5 του καταστατικού της προβλέπει ότι το συμβούλιο εποπτών αναφέρει τα προβλήματα που εντοπίζονται στις εργασίες της ένωσης στους επικεφαλής φορείς κομματικής οικοδόμησης και στις υπηρεσίες διαχείρισης του κλάδου παραγωγής. Υπενθυμίζεται ότι στην υπόθεση DS379, στο πλαίσιο των κινεζικών κρατικών εμπορικών τραπεζών (στο εξής: κρατικές τράπεζες), οι πληροφορίες σχετικά με την αξιολόγηση του κατά πόσον μια οντότητα είναι δημόσιος οργανισμός περιλάμβαναν επίσης αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τον διορισμό των διευθυντικών στελεχών από το κράτος, σύμφωνα με τα οποία το ΚΚΚ διατήρησε σημαντική επιρροή στην επιλογή τους, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 415.

(782) Η σχέση μεταξύ της CBIA και της κινεζικής κυβέρνησης επιβεβαιώνεται περαιτέρω σε εκθέσεις της ΕΕΑΜ ([336]) και σε άρθρα του Τύπου στο διαδίκτυο. Σε έκθεση σχετικά με το 8ο Συνέδριο Μελών της CBIA που πραγματοποιήθηκε στο Πεκίνο το 2020, ο κ. Zhang Chonghe, πρόεδρος του Εθνικού Συμβουλίου Ελαφριάς Βιομηχανίας της Κίνας (στο εξής: CNLIC), στο οποίο υπάγεται η CBIA και από το οποίο λαμβάνει καθοδήγηση ([337]), τόνισε ότι η CBIA λειτουργούσε ως «*καλός βοηθός της κυβέρνησης*» ([338]), προτείνοντας τροποποιήσεις σε διάφορες βιομηχανικές πολιτικές και εκφράζοντας τα αιτήματα των επιχειρήσεων προς την κυβέρνηση, μεταξύ άλλων επιτευγμάτων. Όπως και η CBIA, το CNLIC τελεί υπό τη διαχείριση της SASAC του Κρατικού Συμβουλίου, και στο πεδίο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της περιλαμβάνονται η συμμετοχή στη διαμόρφωση βιομηχανικών σχεδίων και βιομηχανικών πολιτικών, η δημιουργία βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών και περιφερειών που επικεντρώνονται στην ελαφριά βιομηχανία, η «*τυποποίηση της συμπεριφοράς του κλάδου παραγωγής*» και η «*ανάληψη άλλων καθηκόντων που ανατίθενται από την κυβέρνηση και αρμόδιες υπηρεσίες*» ([339]). Πράγματι, σύμφωνα με την ίδια την ένωση, ήταν ανέκαθεν προσηλωμένη στο να «***υπηρετεί την κυβέρνηση***» (η επισήμανση του συντάκτη) ([340]).

(783) Οι ίδιες διατάξεις ισχύουν και για τη CIAPS. Όπως και στην περίπτωση της CBIA (βλ. αιτιολογική σκέψη 779), η εκτελεστική εξουσία ασκείται από το διοικητικό συμβούλιο (άρθρο 21). Η κινεζική κυβέρνηση συμμετέχει πλήρως στην επιλογή των υποψηφίων του διοικητικού συμβουλίου. Σύμφωνα με το άρθρο 22 του καταστατικού της CIAPS, η επιτροπή που είναι αρμόδια για την επιλογή των υποψηφίων περιλαμβάνει «*εκπροσώπους του διοικητικού συμβουλίου, εκπροσώπους του συμβουλίου εποπτών*» και «*εκπροσώπους της κομματικής οργάνωσης*». Σε περίπτωση που το διοικητικό συμβούλιο δεν μπορεί να συγκληθεί, τα μέλη της επιτροπής επιλέγονται απευθείας από τον επικεφαλής φορέα κομματικής οικοδόμησης. Ως εκ τούτου, η CBIA όχι μόνο τελεί υπό τη διαχείριση του Κρατικού Συμβουλίου, αλλά η κινεζική κυβέρνηση εξακολουθεί να έχει τον έλεγχο της διοίκησης της CBIA και των βασικών προσώπων που είναι υπεύθυνα για το έργο της. Το άρθρο 46 παράγραφος 5 του καταστατικού της προβλέπει επίσης ότι το συμβούλιο εποπτών αναφέρει τα προβλήματα που εντοπίζονται στις εργασίες της ένωσης στους επικεφαλής φορείς κομματικής οικοδόμησης και στις υπηρεσίες διαχείρισης του κλάδου παραγωγής.

([336]) Βλ. https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Ειδικότερα, ο κ. Xia Nong, επιθεωρητής πρώτου επιπέδου του Τμήματος Βιομηχανίας της Εθνικής Επιτροπής Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων, εξέφρασε την ελπίδα ότι η CBIA «*θα συνεχίσει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ως γέφυρα επικοινωνίας και σύνδεσμος στο πλαίσιο του νέου μοντέλου ανάπτυξης της "διπλής κυκλοφορίας" [...]*».

([337]) Ο κατάλογος των ενώσεων που υπάγονται στο CNLIC διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html

([338]) Τήρηση της κομματικής οικοδόμησης για την καθοδήγηση του έργου της ένωσης και την προώθηση του μετασχηματισμού και της αναβάθμισης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών και της πράσινης ανάπτυξης, Sohu, 31 Οκτωβρίου 2020. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.sohu.com/a/428642882_118081

([339]) Τα καταστατικά των ενώσεων του CNLIC διατίθενται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html

([340]) Ο κ. Meng Xiangfeng, βοηθός του προέδρου της CATL, και η αντιπροσωπεία του επισκέφθηκαν την ένωση για ανταλλαγή απόψεων, CBIA, 15 Φεβρουαρίου 2023. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html

(784) Το άρθρο 21 του καταστατικού του CIAPS ορίζει ότι οι διευθυντές της ένωσης «*σέβονται την ηγεσία του ΚΚΚ, στηρίζουν τον σοσιαλισμό με κινεζικά χαρακτηριστικά, εφαρμόζουν αποφασιστικά τη γραμμή, τις αρχές και τις πολιτικές του κόμματος και διαθέτουν εξέχοντα πολιτικά προσόντα*». Όπως και στην περίπτωση της CBIA, εάν το διοικητικό συμβούλιο δεν μπορεί να συγκληθεί, τα μέλη της επιτροπής επιλέγονται απευθείας από τον επικεφαλής φορέα κομματικής οικοδόμησης. Η CIAPS όχι μόνο τελεί υπό τη διαχείριση του Κρατικού Συμβουλίου, αλλά η κινεζική κυβέρνηση εξακολουθεί να έχει τον έλεγχο της διοίκησης της CIAPS και των βασικών προσώπων που είναι υπεύθυνα για το έργο της.

(785) Όπως καταδεικνύεται στην αιτιολογική σκέψη 779, η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα σύστημα που διασφαλίζει ότι όλα τα διαχειριστικά και διοικητικά όργανα της ένωσης, όπως το διοικητικό συμβούλιο, ο πρόεδρος, οι αντιπρόεδροι και ο γενικός γραμματέας, επιλέγονται με σκοπό την προώθηση των στόχων πολιτικής του ΚΚΚ και της κινεζικής κυβέρνησης. Όπως καλύφθηκε ήδη εκτενώς στις αιτιολογικές σκέψεις 197 έως 203 και στις αιτιολογικές σκέψεις 704 έως 705, το νομικό και οικονομικό περιβάλλον στη ΛΔΚ στο οποίο δραστηριοποιούνται οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής για BEV χαρακτηρίζεται από ισχυρό και εκτεταμένο έλεγχο από την κυβέρνηση. Αποδεικτικά στοιχεία αυτού του εκτεταμένου ελέγχου εντοπίζονται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 11 του Συντάγματος, σύμφωνα με το οποίο η κυβέρνηση ασκεί ρητά εποπτεία και έλεγχο και στους μη δημόσιους τομείς της οικονομίας (βλ. ιδίως αιτιολογική σκέψη 199).

(786) Επιπλέον, η Επιτροπή έχει επίσης διαπιστώσει την παρουσία και τη διάχυτη επιρροή των μελών και των οργανώσεων του ΚΚΚ σε πολλούς προμηθευτές συσσωρευτών. Σύμφωνα με το εταιρικό δίκαιο ([341]), όχι μόνο στις κρατικές επιχειρήσεις αλλά και σε ιδιωτικές εταιρείες «*ιδρύεται οργάνωση του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας για την άσκηση των δραστηριοτήτων του κόμματος σύμφωνα με το Σύνταγμα του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας. Η εταιρεία παρέχει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τις δραστηριότητες της κομματικής οργάνωσης*». Επιπλέον, οι γνωμοδοτήσεις του 2017 της κεντρικής επιτροπής του ΚΚΚ και του Κρατικού Συμβουλίου σχετικά με τη δημιουργία υγιούς περιβάλλοντος για την ανάπτυξη των επιχειρηματιών, την προώθηση της επιχειρηματικότητας και τη χορήγηση πλήρους στήριξης στον ρόλο των επιχειρηματιών ([342]) δεν αφήνουν καμία αμφιβολία ως προς τον ρόλο των οργανώσεων του ΚΚΚ στις εταιρείες: «*Εκπαίδευση και καθοδήγηση ιδιωτών επιχειρηματιών για τη στήριξη της ηγεσίας του κόμματος και τη στήριξη του έργου κομματικής οικοδόμησης των επιχειρήσεων. Δημιουργία και βελτίωση του μηχανισμού κομματικής οικοδόμησης των μη δημόσιων επιχειρήσεων, ενεργός διερεύνηση διαφόρων τρόπων κομματικής οικοδόμησης και επιδίωξη της επέκτασης της κάλυψης της κομματικής οργάνωσης και των εργασιών σε μη δημόσιες επιχειρήσεις. Πλήρης αξιοποίηση του πολιτικού κεντρικού ρόλου των κομματικών οργανώσεων στις μάζες των εργαζομένων και του ηγετικού πολιτικού ρόλου στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων*». Στην πραγματικότητα, τα μέλη του ΚΚΚ της CATL θεωρούν ότι «*το έργο της κομματικής οικοδόμησης συνίσταται επίσης στην καθοδήγηση της ανάπτυξης της επιχείρησης*» ([343]).

(787) Τα αποδεικτικά στοιχεία για τον έλεγχο που ασκεί το ΚΚΚ όχι μόνο σε κρατικές επιχειρήσεις, αλλά και σε ιδιωτικές οντότητες, επιβεβαιώνονται περαιτέρω από τη διάταξη των «*Κατευθυντήριων γραμμών εταιρικής διακυβέρνησης για τις εισηγμένες εταιρείες*» που καταρτίστηκαν με εντολή της CSRC το 2018 ([344]), οι οποίες ορίζουν στο άρθρο 5 ότι «*στις εισηγμένες εταιρείες, σύμφωνα με τις διατάξεις του εταιρικού δικαίου, συστήνονται οργανώσεις του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας για την άσκηση κομματικών δραστηριοτήτων. Οι εισηγμένες εταιρείες παρέχουν τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τις δραστηριότητες των κομματικών οργανώσεων. Οι εισηγμένες εταιρείες που ελέγχονται από το κράτος, σύμφωνα με το εταιρικό δίκαιο και τους σχετικούς κανονισμούς, και λαμβανομένων υπόψη της μετοχικής δομής, των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και άλλων πραγματικών συνθηκών της εταιρείας, ενσωματώνουν στο καταστατικό τους τις σχετικές απαιτήσεις για την κομματική οικοδόμηση*». Αυτό επιβεβαιώνει ότι το ΚΚΚ ασκεί επιρροή σε όλα τα είδη εταιρειών στην Κίνα και ότι μπορεί να χρησιμοποιεί μονάδες κομματικής οικοδόμησης εντός των επιχειρήσεων για να ασκεί την επιρροή του. Επιπλέον, ορισμένοι από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές συσσωρευτών στην Κίνα (CATL, BYD και Gotion) είναι όλοι εισηγμένοι στο χρηματιστήριο Shenzhen και δεσμεύονται από τις κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε η CRSC. Αυτό επιβεβαιώνεται από το άρθρο 12 του καταστατικού της CATL, το οποίο ορίζει ότι η εταιρεία «*συγκροτεί κομμουνιστική οργάνωση και ασκεί κομματικές δραστηριότητες σύμφωνα με τις διατάξεις του Συντάγματος του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας. Η εταιρεία παρέχει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τις δραστηριότητες της κομματικής οργάνωσης*» ([345]).

([341]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml
([342]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm
([343]) Βλ. δελτίο Τύπου https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html
([344]) Βλ. https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm
([345]) Βλ. καταστατικό της CATL του Μαΐου 2022, διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο της CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Επιπλέον, ο κ. Zeng Yuqun, πρόεδρος και γενικός διευθυντής της CATL, είναι επίσης αντιπρόεδρος της Πανκινεζικής Ομοσπονδίας Βιομηχανίας και Εμπορίου (ACFIC) από τον Δεκέμβριο του 2022 ([346]). Η ACFIC είναι εμπορικό επιμελητήριο υπό την ηγεσία του ΚΚΚ, «*και το κύριο σώμα της απαρτίζεται από ιδιωτικές επιχειρήσεις και ιδιωτικούς οικονομικούς φορείς*» ([347]). Με βάση το καταστατικό της ACFIC, το αντικείμενό της είναι «*να ενισχύσει και να βελτιώσει το ιδεολογικό και πολιτικό έργο των ιδιωτικών οικονομικών φορέων*» και να «*καθοδηγεί τους ιδιωτικούς οικονομικούς φορείς ώστε να συνδυάζουν συνειδητά την ατομική τους ανάπτυξη με την εθνική ανάπτυξη*» (άρθρο 1 και άρθρο 1 παράγραφος 2). Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού, η ACFIC είναι επίσης υπεύθυνη για τη διεξαγωγή ερευνών σχετικά με την εφαρμογή των πολιτικών του ΚΚΚ. Η κατευθυντήρια αρχή της ένωσης είναι επίσης να συνδράμει την κυβέρνηση στη διαχείριση και την εξυπηρέτηση της ιδιωτικής οικονομίας (άρθρο 3).

(789) Με βάση, μεταξύ άλλων, α) το επίπεδο ελέγχου που ασκεί η κινεζική κυβέρνηση στις ενώσεις του κινεζικού κλάδου παραγωγής που αναλύονται στο παρόν σημείο (δηλαδή τη CBIA και τη CIAPS), β) το γεγονός ότι διαπιστώθηκε ότι οι περισσότεροι Κινέζοι εγχώριοι παραγωγοί αποτελούν μέρος αυτών, και γ) το γεγονός ότι η CATL, ο μεγαλύτερος παραγωγός συσσωρευτών στην Κίνα, διορίστηκε επίσης αντιπρόεδρος της CBIA ([348]) και της ACFIC, εμπορικού επιμελητηρίου υπό την ηγεσία του ΚΚΚ με ρητή πρόθεση να καθοδηγεί τις ιδιωτικές επιχειρήσεις στην εφαρμογή των πολιτικών του ΚΚΚ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην αγορά συσσωρευτών κυριαρχούν διάφορες εταιρείες τις οποίες διαχειρίζεται και ελέγχει το κράτος μέσω της συμμετοχής τους στη CBIA και στη CIAPS. Δεδομένης της παρουσίας στη διοίκηση των ενώσεων, καθώς και της καθοδήγησης των επιχειρηματικών τους αποφάσεων, η κινεζική κυβέρνηση ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στους προμηθευτές συσσωρευτών μέσω της συμμετοχής τους στη CBIA και στη CIAPS.

2) *Βασικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες των προμηθευτών συσσωρευτών*

(790) Η οργάνωση των προμηθευτών συντελεστών παραγωγής μέσω ενώσεων και η σχέση τους με την κινεζική κυβέρνηση καταδεικνύουν πώς οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής κατέχουν κρατική εξουσία κατά την εκτέλεση δημόσιων λειτουργιών. Αντί να ενεργούν ως φορείς της ελεύθερης αγοράς, οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής εκτελούν την κρατική λειτουργία που τους έχει ανατεθεί, η οποία συνίσταται στην ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV. Οι εν λόγω λειτουργίες εκτελούνται από τους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής, με την άμεση στήριξη της κινεζικής κυβέρνησης, κατά την παροχή βασικών συντελεστών παραγωγής στους παραγωγούς BEV έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

(791) Όπως καλύπτεται ήδη στο σημείο 3.1, η Επιτροπή εντόπισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η κινεζική κυβέρνηση ασκεί πλήρη έλεγχο τόσο στη CBIA όσο και στη CIAPS και στα μέλη τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επικέντρωσε την έρευνά της στις λειτουργίες που επιτελούνται από τη CBIA, τη CIAPS και τα μέλη τους, οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν κρατικού χαρακτήρα.

(792) Η CBIA συμμετέχει πλήρως στη διαμόρφωση βιομηχανικών πολιτικών μέσω της έκδοσης γνωμοδοτήσεων και προτάσεων προς την κυβέρνηση και στην εφαρμογή του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου του τομέα των συσσωρευτών. Το κεφάλαιο ΙΙ άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 10 του καταστατικού της CBIA ορίζει ρητά ότι το αντικείμενο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της ένωσης είναι «*[ν]α συμμετέχει στη διαμόρφωση και την οργάνωση της εφαρμογής του σχεδίου ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών [...] και να προωθεί την εφαρμογή των σχεδίων και των συναφών πολιτικών που έχει καταρτίσει η κυβέρνηση*», καθώς και «*[ν]α αναλάβει άλλα καθήκοντα που έχουν εγκριθεί ή ανατεθεί από την κυβέρνηση και τις αρμόδιες υπηρεσίες*». Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η εφαρμογή των σχεδίων δεν αποτελεί απλώς ενδεικτικό πλαίσιο, αλλά επιβάλλεται από τον νόμο, μεταξύ άλλων από το Σύνταγμα της ΛΔΚ ([349]).

(793) Η Επιτροπή εντόπισε σχετικά αποδεικτικά στοιχεία στον ιστότοπο της CBIA ([350]). Η CBIA, μαζί με εκπροσώπους του MIIT, και βασικές επιχειρήσεις, όπως η CATL, και η Sunwoda, ένας άλλος μικρότερος Κινέζος παραγωγός συσσωρευτών, συμμετείχαν σε συνεδρίαση συζήτησης για τη διαμόρφωση του «*14ου πενταετούς προγράμματος για την ανάπτυξη της βιομηχανίας συσσωρευτών*» ([351]) και πρότειναν αναθεωρήσεις των βιομηχανικών πολιτικών, των εγχώριων και ξένων καταναλωτικών αγορών και της πράσινης ανάπτυξης, μεταξύ άλλων. Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στον

([346]) Ο κ. Zeng Yuqun, πρόεδρος της CATL, εξελέγη νέος αντιπρόεδρος της Πανκινεζικής Ομοσπονδίας Βιομηχανίας και Εμπορίου, The Paper, 13 Δεκεμβρίου 2022. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html

([347]) Βλ. καταστατικό της ACFIC, διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Βλ. http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html

([349]) Έκθεση για την Κίνα — Κεφάλαιο 4.3.1, σ. 93, καθώς και άρθρα 62, 67 και 89 του Συντάγματος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html

([350]) Βλ. «Η κινεζική ένωση του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών πραγματοποιεί συνεδρίαση συζήτησης σχετικά με τη διαμόρφωση του 14ου πενταετούς προγράμματος για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών», κινεζική ένωση του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών, 23 Αυγούστου 2021. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html

([351]) Οριστικοποιήθηκε αργότερα ως «14ο πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης της αποθήκευσης νέων μορφών ενέργειας». Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf

ιστότοπο της CBIA, η ομάδα εργασίας και το MIIT συνεργάστηκαν στενά για την κατάρτιση του σχεδίου, «*ώστε να καταστεί καθοδηγητικό έγγραφο το οποίο μπορεί να κατευθύνει τον κλάδο παραγωγής και να εξυπηρετήσει την κυβέρνηση και τις επιχειρήσεις*».

(794) Διαπιστώθηκε επίσης ότι η CBIA διαθέτει έκτακτη εξουσία για την «*ενίσχυση της πειθαρχίας του κλάδου παραγωγής*» και τη ρύθμιση των δραστηριοτήτων της ένωσης, του κλάδου παραγωγής και των μελών, καθώς και για τον συντονισμό των σχέσεων μεταξύ των μελών ([352]). Η ενίσχυση του κλάδου παραγωγής, η αυτοπειθαρχία και η συμπεριφορά της αγοράς αποτελούν ειδικές οδηγίες που προβλέπονται σε διάφορα εθνικά προγράμματα, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 747 και 748. Το άρθρο 11 του καταστατικού του CBIA ορίζει ότι τα μέλη πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς της ένωσης και να εφαρμόζουν τις αποφάσεις της.

(795) Εκτός από τα αποδεικτικά στοιχεία που εντοπίζονται στο καταστατικό της CBIA, στην περιγραφή της ένωσης που διατίθεται στον ιστότοπό της, αναφέρεται ότι σκοπός της είναι «*να εκφράζει τα αιτήματα των επιχειρήσεων και των βιομηχανιών, να ρυθμίζει τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και των βιομηχανιών, να διαφυλάσσει τα νόμιμα δικαιώματα και τα έννομα συμφέροντα των μελών της, να εφαρμόζει εθνικές πολιτικές και νόμους, να προωθεί τη συνεχή βελτίωση της οικονομίας, της τεχνολογίας και του επιπέδου διαχείρισης ολόκληρου του κλάδου παραγωγής και να προωθεί την ανάπτυξη ολόκληρου του κλάδου παραγωγής, [...] να προωθεί την αγορά του κλάδου παραγωγής [...] και να συντονίζει ζητήματα που αφορούν την παραγωγή, τις πωλήσεις και τις εξαγωγές από τις εταιρείες*» ([353]). Σύμφωνα με το μανιφέστο της CBIA ([354]), αποστολή της ένωσης είναι η «*πλήρης εξυπηρέτηση των αναγκών των μελών, της ανάπτυξης της βιομηχανίας και της δημόσιας διοίκησης*» και στόχος είναι «*η δημιουργία μιας ένωσης υψηλού επιπέδου που θα ηγείται της ανάπτυξης της παγκόσμιας βιομηχανίας συσσωρευτών*». Βάσει του άρθρου 2 του καταστατικού, σκοπός της είναι επίσης να χρησιμεύσει ως γέφυρα επικοινωνίας μεταξύ της κυβέρνησης και των μελών της. Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του καταστατικού του CBIA, τα μέλη εποπτεύουν επίσης το έργο της ένωσης.

(796) Η CIAPS είναι μια άλλη ένωση που αποτελείται από επιχειρήσεις και φορείς που σχετίζονται με τον κλάδο των συσσωρευτών. Σκοπός της ένωσης δεν είναι μόνο να υπηρετεί τα μέλη της, αλλά και να τα βοηθήσει να επεκταθούν στις εγχώριες και ξένες αγορές, καθώς και να προωθήσει τη συνολική τεχνολογική πρόοδο και τη βιομηχανική ανάπτυξη του κλάδου. Όπως και στην περίπτωση της CBIA, το άρθρο 3 του καταστατικού της CIAPS ([355]) ορίζει ότι η ένωση σέβεται την ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος της Κίνας, τηρεί τις εθνικές πολιτικές και ασκεί κομματικές δραστηριότητες. Στη CIAPS έχει επίσης ανατεθεί να διατυπώνει συστάσεις προς τις κρατικές υπηρεσίες σχετικά με τη διαμόρφωση πολιτικών και κανονισμών για τον κλάδο των συσσωρευτών (άρθρο 6 παράγραφος 1), και να ενεργεί ως σύνδεσμος μεταξύ της κυβέρνησης μεταφέροντας αφενός τα αιτήματα των μελών στην κυβέρνηση και, αφετέρου, βοηθώντας τα μέλη στην εφαρμογή των κυβερνητικών πολιτικών (άρθρο 6 παράγραφος 1), να οργανώνει τη διαμόρφωση κανόνων και κανονισμών του κλάδου, «*βοηθώντας την κυβέρνηση να ρυθμίσει τη συμπεριφορά της αγοράς, να επεκτείνει τις αγορές για τα μέλη, να δημιουργήσει τις συνθήκες για τη διαμόρφωση ενός εξωτερικού περιβάλλοντος θεμιτού και ομαλού ανταγωνισμού*» και να διαφυλάσσει τα συμφέροντα τόσο των μελών της όσο και του κλάδου (άρθρο 6 παράγραφος 3). Τέλος, το άρθρο 6 παράγραφος 14 ορίζει ότι η ένωση «*αναλαμβάνει θέματα που έχουν ανατεθεί από τις κρατικές υπηρεσίες και ασκεί άλλες δραστηριότητες που είναι επωφελείς για τον κλάδο*». Τα μέλη που συμμετέχουν στη CIAPS έχουν επίσης την εξουσία να εποπτεύουν το έργο της ένωσης (άρθρο 10).

(797) Επιπλέον, το καταστατικό της CIAPS επιβάλλει στα μέλη της υποχρεώσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 του εν λόγω καταστατικού, σύμφωνα με το οποίο τα μέλη «τηρούν τον καταστατικό χάρτη και τους διάφορους κανονισμούς της ένωσης και εφαρμόζουν τις αποφάσεις της».

(798) Ως εκ τούτου, η CIAPS όχι μόνο εκτελεί συμβουλευτικά καθήκοντα για την κυβέρνηση και ενεργεί ως διαμεσολαβητής μεταξύ της κινεζικής κυβέρνησης και των μελών της, αλλά διαθέτει επίσης την έκτακτη εξουσία να ρυθμίζει τη συμπεριφορά των μελών της στην αγορά, καθώς και άλλων οντοτήτων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών. Παρόμοιες διατάξεις σχετικά με τη συμπεριφορά των φορέων τους στην αγορά και τον μηχανισμό τιμολόγησης περιλαμβάνονται στο καταστατικό της ένωσης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών της Shenzhen (SBIA), στην οποία ανήκει η Sunwoda. Η SBIA τελεί υπό τη διαχείριση της κυβέρνησης της Shenzhen και προβλέπει ρητά τον συντονισμό των διαφορών σχετικά με τις τιμές μεταξύ των μελών της. Ειδικότερα, το καταστατικό της SBIA αναφέρει ότι «*υπό την καθοδήγηση της υπηρεσίας διαχείρισης των τιμών, εποπτεύει την τιμολόγηση προϊόντων ή υπηρεσιών εντός του κλάδου, συντονίζει τις διαφορές σχετικά με τις τιμές μεταξύ των μελών και διατηρεί τον θεμιτό ανταγωνισμό*» ([356]).

([352]) Βλ. άρθρο 6 παράγραφος 8 του καταστατικού της CBIA.
([353]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.chinabattery.org/detail/1101.html
([354]) Βλ. http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html
([355]) Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Βλ. άρθρο 8 παράγραφος 8 του καταστατικού της SBIA, διατίθεται στη διεύθυνση: http://www.szbattery.org/bylaws.html

(799) Όπως και στην περίπτωση της CBIA, τα μέλη της CIAPS διαθέτουν κυβερνητική εξουσία, υπό την έννοια ότι έχουν την εξουσία, μεμονωμένα και συλλογικά, να επηρεάζουν και να λαμβάνουν αποφάσεις για την ένωση, να εκτελούν καθήκοντα ή λειτουργίες για λογαριασμό της κυβέρνησης για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV. Οι ενώσεις αυτές ασκούν επίσης κρατικές λειτουργίες, δεδομένου ότι ο ρόλος τους είναι να εφαρμόζουν τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για την παροχή συσσωρευτών και πρώτων υλών σε φθηνές τιμές για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV και να επιβλέπουν ότι όλοι οι σχετικοί προμηθευτές συμμορφώνονται πλήρως με αυτές. Υπό το πρίσμα αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι η CIAPS και τα μέλη της είναι «δημόσιοι οργανισμοί» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ.

(800) Η Επιτροπή αξιολόγησε περαιτέρω κατά πόσον οι προμηθευτές συσσωρευτών μεμονωμένα, και ιδίως η CATL, ένας σημαντικός φορέας εκμετάλλευσης στην κινεζική εγχώρια αγορά, διαθέτουν κρατική εξουσία και κατά πόσον ασκούν την εξουσία αυτή κατά την εκτέλεση κρατικών λειτουργιών. Τα αποδεικτικά στοιχεία έδειξαν ότι οι προμηθευτές συσσωρευτών τηρούν και εφαρμόζουν τους στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης που ορίζονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i) και, ως εκ τούτου, εκτελούν κυβερνητικές λειτουργίες.

(801) Ο ρόλος ενός δημόσιου φορέα που ασκεί κρατικές λειτουργίες καταδεικνύεται σαφώς από τη συμπεριφορά της CATL στην αγορά συσσωρευτών και BEV, και στο πλαίσιο της οποίας δημιούργησε ένα δίκτυο στρατηγικών κοινοπραξιών με τις ακόλουθες κρατικές επιχειρήσεις: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive και, πιο πρόσφατα, με την BAIC ([357]). Οι συμπράξεις αυτές καταδεικνύουν την ύπαρξη στενών κυβερνητικών δεσμών που συμβάλλουν όχι μόνο στην εδραίωση της θέσης της CATL, αλλά ωφελούν επίσης τον κλάδο παραγωγής BEV, υπό την έννοια ότι εξασφαλίζουν σταθερό εφοδιασμό των εν λόγω παραγωγών BEV από μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου της CBIA ([358]). Στο ίδιο πνεύμα, η CATL υπέγραψε επίσης συμφωνία κοινοπραξίας με τον όμιλο Geely ([359]) με στόχο τη διασφάλιση «*σταθερής προσφοράς*» και «*χαμηλότερης τιμής προμήθειας εξαρτημάτων και, κατά συνέπεια, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ηλεκτρικών αυτοκινήτων*». Αυτό δείχνει ότι η δυναμική αυτή δεν περιορίζεται στους κρατικούς παραγωγούς BEV αλλά επηρεάζει επίσης τη συμπεριφορά των ιδιωτικών εταιρειών.

(802) Όσον αφορά τις συναλλαγές με συνδεδεμένες εταιρείες, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το άρθρο 46 του καταστατικού της CATL ορίζει ότι οι συναλλαγές μεταξύ της εταιρείας και των συνδεδεμένων με αυτή μερών μπορούν να εξαιρούνται από την υποχρέωση υποβολής τους στη συνέλευση των μετόχων προς συζήτηση, όταν [...] η «*τιμολόγηση της συναλλαγής με συνδεδεμένα μέρη καθορίζεται από το κράτος*» ([360]). Παρόμοια διάταξη περιλαμβάνεται στο άρθρο 22 του καταστατικού σχετικά με το σύστημα διαχείρισης συναλλαγών με συνδεδεμένα μέρη της CATL ([361]). Η Επιτροπή έκρινε ότι δεν θα υπήρχε κανένας λόγος να είναι αναγκαία μια τέτοια διάταξη εάν δεν υπήρχαν περιπτώσεις καθορισμού των τιμών από το κράτος στον εν λόγω κλάδο, ιδίως κατά την αγορά/πώληση πρώτων υλών και/ή συσσωρευτών. Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερόμενων κοινοπραξιών που υπογράφηκαν μεταξύ της CATL και των κρατικών παραγωγών BEV, των κοινοπραξιών μεταξύ της CATL και των δύο μη καθετοποιημένων παραγωγών του δείγματος, καθώς και το μεγάλο μερίδιο των αγορών συσσωρευτών που πραγματοποίησαν οι όμιλοι Geely και SAIC από την CATL, φαίνεται ότι η κινεζική κυβέρνηση διαδραματίζει καίριο ρόλο στον μηχανισμό τιμών σε σχέση με τους συσσωρευτές που παρέχονται στον κλάδο παραγωγής BEV και ότι η CATL ασκεί κρατική εξουσία κατά την εκτέλεση των λειτουργιών της.

([357]) Οι Faw/CATL ίδρυσαν νέα εταιρεία, τη Ningde, ένα δημοφιλές εμπορικό σήμα, με τη συμμετοχή έξι εταίρων-κρατικών επιχειρήσεων, Sohu, 26 Απριλίου 2024. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) Σχετικά με τη SAIC, βλ. «Οι κοινοπραξίες των CATL, SAIC γιορτάζουν την έναρξη των εργασιών της φάσης ΙΙ της βάσης συσσωρευτών», Gasgoo, 22 Ιουνίου 2021. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html
Βλ. τελευταίο εδάφιο: *«Η συμφωνία αυτή τους επιτρέπει να αρχίσουν συζητήσεις σχετικά με ένα ευρύ φάσμα τομέων, μεταξύ των οποίων η από κοινού ανάπτυξη, ο σταθερός εφοδιασμός [...]»*
Σχετικά με την FAW, βλ. «China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL» (Η FAW της Κίνας εξασφαλίζει τον εφοδιασμό με συσσωρευτές για NEV συμπράττοντας με την κορυφαία στον τομέα της ενέργειας CATL), Yicai, 28 Φεβρουαρίου 2019, διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: *«Για τη FAW, η διασύνδεση μπορεί να εξασφαλίσει σταθερή ροή μονάδων ισχύος σε ανταγωνιστική τιμή»*
Σχετικά με την GAC, βλ. «Η GAC και η CATL συμφώνησαν να συστήσουν δύο κοινοπραξίες», όμιλος GAC, 19 Ιουλίου 2018. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: *«Για την GAC, η συνεργασία αυτή θα εξασφαλίσει σταθερό εφοδιασμό με βασικά εξαρτήματα οχημάτων νέων μορφών ενέργειας, θα μειώσει περαιτέρω το κόστος προμηθειών και θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της στην αγορά»*.

([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) Ως ο κορυφαίος παραγωγός συσσωρευτών στην Κίνα, που αντιπροσωπεύει το 52 % της εγχώριας αγοράς συσσωρευτών ([362]), η CATL συμμετέχει επίσης εκτενώς σε εθνικά και τοπικά σχέδια, ιδίως στη Guizhou και στη Fujian. Στην Guizhou, η CATL υπέγραψε διάφορες συμφωνίες συνεργασίας με την τοπική αυτοδιοίκηση, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 730. Επιπλέον, η δημιουργία του Εθνικού Κέντρου Ερευνών Μηχανικής για την Τεχνολογία Αποθήκευσης Ηλεκτροχημικής Ενέργειας της CATL αντικατοπτρίζει ένα από τα βασικά καθήκοντα του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές ([363]) (αιτιολογική σκέψη 729). Η CATL, «*ως η ραχοκοκαλιά της ανάπτυξης του κινεζικού κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου [...] πρωτοστάτησε και ίδρυσε από κοινού το Εθνικό Κέντρο Ερευνών Μηχανικής για την Τεχνολογία Αποθήκευσης Ηλεκτροχημικής Ενέργειας* » ([364]). Το κέντρο ερευνών αποτελείται από έξι πανεπιστήμια, συμπεριλαμβανομένων των πανεπιστημίων Tsinghua και Xiamen, δύο μονάδες επιστημονικής έρευνας —το Κινεζικό Ινστιτούτο Ερευνών στον τομέα της Ηλεκτρικής Ενέργειας και το Κινεζικό Κέντρο Ε&Α στον τομέα της Τεχνολογίας Αυτοκινήτων— και επτά επιχειρήσεις προηγούμενου και επόμενου σταδίου, μεταξύ των οποίων η Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Οι μονάδες επιστημονικής έρευνας και η Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd είναι στο σύνολό τους κρατικές επιχειρήσεις.

(804) Το Εθνικό Κέντρο Ερευνών Μηχανικής για την Τεχνολογία Αποθήκευσης Ηλεκτροχημικής Ενέργειας είναι ένα από τα πιο πρόσφατα παραδείγματα της ανάληψης βασικών εθνικών καθηκόντων από την CATL. Για παράδειγμα, στην έκθεση της CATL για την εταιρική κοινωνική ευθύνη του 2019, η εταιρεία υπογραμμίζει ότι, μεταξύ των κύριων επιτευγμάτων της, το 2016 «*ανέλαβε συγκεκριμένα καθήκοντα έρευνας και ανάπτυξης τόσο για τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας όσο και για τα έξυπνα δίκτυα, στο πλαίσιο του 13ου πενταετούς προγράμματος για το εθνικό βασικό σχέδιο έρευνας και ανάπτυξης· ίδρυσε την CATL New Energy Technology Co. Ltd., τη Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. και τον σταθμό εργασίας πανεπιστημιακών εμπειρογνωμόνων· σύστησε την Jiangsu CATL Technology Co., Ltd*» ([365]).

(805) Πέραν της συνεργασίας με τις κρατικές επιχειρήσεις και της ανάληψης εθνικών βασικών καθηκόντων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το 2023 η CATL άρχισε να προσφέρει εκπτώσεις τιμών, γεγονός που ώθησε άλλους παράγοντες να ακολουθήσουν το παράδειγμά της προκειμένου να διατηρήσουν το μερίδιο αγοράς. Σύμφωνα με πληροφορίες στο διαδίκτυο, η CATL παρείχε ανθρακικό λίθιο στους κατασκευαστές αυτοκινήτων σε τιμή 200 000 CNY ανά τόνο, η οποία ήταν χαμηλότερη από την αγοραία τιμή των περίπου 470 000 CNY ανά τόνο, προκειμένου να ενισχυθεί η αφοσίωση ορισμένων πελατών, και συγκεκριμένα των Li Auto, NIO, Huawei και Zeekr, ενός από τα εμπορικά σήματα που εμπορεύεται ο όμιλος Geely ([366]). Το προτιμησιακό πρόγραμμα της CATL απευθύνεται σε ορισμένες «στρατηγικές» εταιρείες, οι οποίες υποχρεούνται να προμηθεύονται το 80 % των συσσωρευτών τους από την CATL κατά την επόμενη τριετία ([367]). Τον Ιούλιο του 2023 ο κατασκευαστής συσσωρευτών φέρεται να ζήτησε επίσης από τους προμηθευτές υλικών κατασκευής καθόδων να προσφέρουν έκπτωση 5 % έως 10 % στον διακανονισμό των τιμών ανθρακικού λιθίου ([368]). Για να συμβαδίσουν με την CATL, οι άλλοι κατασκευαστές συσσωρευτών εφάρμοσαν παρόμοια μείωση ([369]). Αυτή η έκπτωση την οποία πρόσφερε η CATL επιβεβαιώθηκε από τα αποδεικτικά στοιχεία που εντοπίστηκαν στους ελεγχθέντες παραγωγούς του δείγματος του ομίλου Geely. Πράγματι, κατά την περίοδο έρευνας, διαπιστώθηκε ότι τα μοντέλα που παρήχθησαν από το σήμα Zeekr υπόκειντο σε υψηλότερο περιθώριο επιδότησης για συσσωρευτές, σε σύγκριση με άλλους παραγωγούς.

(806) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω κατά πόσον το γεγονός ότι οι προμηθευτές συσσωρευτών διέθεταν κρατική εξουσία και θεωρούνταν «δημόσιοι οργανισμοί» είχε αντίκτυπο στις τιμές για τους Κινέζους εγχώριους παραγωγούς BEV.

([362]) Έκθεση Rhodium, σ. 42.

([363]) Βλ. σημείο III 1) του σχεδίου δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές.

([364]) Η επιβλητική τελετή απονομής για το Εθνικό Κέντρο Ερευνών Μηχανικής για την Τεχνολογία Αποθήκευσης Ηλεκτροχημικής Ενέργειας πραγματοποιήθηκε στην CATL στις 22 Ιανουαρίου 2019. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.catl.com/news/4041.html

([365]) Βλ. σελίδα 10 της έκθεσης της CATL για την εταιρική κοινωνική ευθύνη του 2019, η οποία διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf

([366]) Βλ. «Η CATL μείωσε σύμφωνα με πληροφορίες το κόστος λιθίου για στρατηγικούς πελάτες», DigTimes Asia, 20 Φεβρουαρίου 2023. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html

([367]) Ό.π.

([368]) Βλ. «Η CATL ζητεί σύμφωνα με πληροφορίες από τους προμηθευτές να προσφέρουν έκπτωση έως και 10 % στις τιμές ανθρακικού λιθίου», CnEVPost, 20 Ιουλίου 2023. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/

([369]) Βλ. «Η CATL εγκαινιάζει το σχέδιο "έκπτωσης για μετάλλευμα λιθίου" για αυτοκινητοβιομηχανίες, ανοίγοντας πόλεμο τιμών στη βιομηχανία συσσωρευτών», 36 kr, 17 Φεβρουαρίου 2023. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://36kr.com/p/2135430109806721

(807) Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα στην αιτιολογική σκέψη 798 ότι τόσο η CBIA όσο και η CIAPS διέθεταν κυβερνητική εξουσία να ρυθμίζουν και να κατευθύνουν την οικονομική συμπεριφορά των μελών τους προς όφελος του κλάδου παραγωγής BEV. Στην περίπτωση της CBIA, η ένωση έχει την εξουσία να «*ενισχύει την αυτοπειθαρχία του κλάδου*» και να «*ρυθμίζει την ένωση, τον κλάδο παραγωγής και τη συμπεριφορά των μελών*» ([370]). Για να βοηθήσει τα μέλη της να αυξήσουν τις «*ικανότητές τους στην πραγματική οικονομία*», η ένωση προβλέπει τη δημιουργία πλατφόρμας χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών «*για την υποστήριξη της πραγματικής οικονομίας*» ([371]). Η CBIA έχει επίσης την εξουσία και το καθήκον να «*συντονίζει ζητήματα που αφορούν την παραγωγή, τις πωλήσεις και τις εξαγωγές από τις εταιρείες*» ([372]). Το σύστημα αυτό είναι σύμφωνο με τις διατάξεις της ανακοίνωσης σχετικά με τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 748, η οποία προβλέπει ότι οι συμπεριφορές των παραγόντων του τομέα των συσσωρευτών προηγούμενου και επόμενου σταδίου θα πρέπει να εποπτεύονται και να ρυθμίζονται αναλόγως. Όπως έχει ήδη επισημανθεί στην αιτιολογική σκέψη 748, η ανακοίνωση σχετικά με τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών δίνει εντολή στις κρατικές αρχές να «*ενισχύσουν την εποπτεία και να διερευνήσουν αυστηρά και να καταπολεμήσουν την αποθεματοποίηση, τις αθέμιτες ανατιμήσεις, τον αθέμιτο ανταγωνισμό και άλλες συμπεριφορές στο προηγούμενο και στο επόμενο στάδιο του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών λιθίου, ώστε να διατηρηθεί η τάξη στην αγορά*» ([373]). Ο ρόλος αυτός ανατίθεται εγγενώς σε όλους τους δημόσιους φορείς, είτε πρόκειται για τις ενώσεις CBIA και CIAPS είτε για τα μέλη τους.

(808) Δεδομένης της εξουσίας που παρέχεται στις εν λόγω ενώσεις του κλάδου και στα μέλη τους όσον αφορά τους μηχανισμούς τιμολόγησης, η Επιτροπή εξέτασε τις επιπτώσεις του κρατικού ελέγχου επί των ενώσεων του κλάδου όσον αφορά τους συσσωρευτές και το λίθιο/LFP.

(809) Όπως εξετάστηκε ήδη στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i), η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα δίκτυο ενώσεων του κλάδου, των οποίων τα μέλη είναι επιφορτισμένα με κρατική εξουσία και ασκούν κρατικές λειτουργίες, ιδίως λόγω της εξουσίας τους να ελέγχουν την ένωση στην οποία ανήκουν, στην οποία έχει ανατεθεί η εξουσία να ασκεί κρατικές λειτουργίες. Η διαπίστωση αυτή βασίζεται κυρίως στην επιρροή που έχουν ενώσεις, όπως η CBIA και η CIAPS, στο νομοθετικό, ρυθμιστικό και κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει στη ΛΔΚ. Για όλες τις ενώσεις και τα μέλη τους, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εξουσίες αυτές δεν περιορίζονται στην κατάρτιση πολιτικών και νόμων, αλλά περιλαμβάνουν επίσης την ενίσχυση της αυτοπειθαρχίας του κλάδου, στο πλαίσιο της οποίας οι ενώσεις ρυθμίζουν τη συμπεριφορά των μελών τους, και επεκτείνονται στον καθορισμό των τιμών των πρώτων υλών και της συμπεριφοράς των εταιρειών στην αγορά της ΛΔΚ.

(810) Όπως αναφέρεται στο σημείο 3.3.1.2, ως συνέπεια της άρνησης συνεργασίας της κινεζικής κυβέρνησης, η Επιτροπή δεν έλαβε καμία απάντηση στο ερωτηματολόγιο από οποιονδήποτε μη συνδεδεμένο προμηθευτή συσσωρευτών, ούτε πληροφορίες σχετικά με την κινεζική αγορά συσσωρευτών, όπως σχετικά με τη δομή της, την ιδιοκτησία των οικονομικών φορέων της ή το επίπεδο των τιμών. Επίσης, μολονότι επικοινώνησε με δύο από τους ομίλους του δείγματος με τους οποίους είχε κοινές επιχειρήσεις, η CATL αρνήθηκε να απαντήσει στο ερωτηματολόγιο, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να μην έχει στη διάθεσή της κρίσιμες πληροφορίες για να αξιολογήσει την κατάσταση της CATL με βάση τα δικά της στοιχεία.

(811) Επιπλέον, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.3.2.3, ελλείψει επαληθεύσιμων πληροφοριών από τον όμιλο SAIC, η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της ένα περιορισμένο σύνολο πληροφοριών που αφορούσαν μόνο τον όμιλο Geely. Λαμβανομένου υπόψη του πολύ χαμηλότερου μεριδίου αγοράς της εν λόγω εταιρείας στην κινεζική αγορά όσον αφορά τις πωλήσεις BEV και, κατά συνέπεια, του χαμηλότερου όγκου αγορών συσσωρευτών σε σύγκριση με τον όμιλο SAIC, οι πληροφορίες αυτές δεν θεωρήθηκαν επαρκείς για την εξαγωγή ουσιαστικών συμπερασμάτων όσον αφορά τον αντίκτυπο του κρατικού ελέγχου επί της ένωσης του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών στις τιμές των συσσωρευτών που χρεώνονται στους παραγωγούς BEV. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή χρειάστηκε να χρησιμοποιήσει τις διαθέσιμες πληροφορίες.

(812) Τα πραγματικά στοιχεία στα οποία βασίστηκε η Επιτροπή συνίσταντο σε πληροφορίες διαθέσιμες στο κοινό, όπως πληροφορίες σχετικά με την αγορά από το BMI ([374]), πληροφορίες σχετικά με τον κύριο παράγοντα στον κλάδο των συσσωρευτών στην κινεζική αγορά, την CATL, επαληθευμένες πληροφορίες αγορών σχετικά με τον όμιλο Geely και ορισμένες επαληθευμένες πληροφορίες σχετικά με έναν προμηθευτή συσσωρευτών που συνδεόταν με τον όμιλο SAIC.

([370]) Άρθρο 6 παράγραφος 8 του καταστατικού της CBIA.
([371]) Άρθρο 6 παράγραφος 6 του καταστατικού της CBIA.
([372]) Βλ. προοίμιο του καταστατικού της CBIA.
([373]) Ό.π.
([374]) Πάροχος δεδομένων και εκδότης πληροφοριών της αγοράς για την αλυσίδα εφοδιασμού συσσωρευτών ιόντων λιθίου σε ηλεκτρικά οχήματα (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

(813) Τα στοιχεία του BMI παρουσιάζουν μηνιαίες εκτιμήσεις των τιμών των στοιχείων συσσωρευτών ιόντων λιθίου για τις κινεζικές, ευρωπαϊκές, ασιατικές (εκτός ΛΔΚ) και βορειοαμερικανικές αγορές, εκφραζόμενες σε τιμές εκ του εργοστασίου. Όσον αφορά την περίοδο έρευνας, τα στοιχεία δείχνουν ότι η εκ του εργοστασίου τιμή στοιχείων NMC ανά kW/h ήταν τουλάχιστον 10 % και έως 30 % υψηλότερη στις αγορές της ΕΕ, της Βόρειας Αμερικής ή της Ασίας απ' ό,τι στην κινεζική αγορά, ανεξάρτητα από τη συγκεκριμένη χημική σύσταση των NMC (111, 523, 622 ή 811). Ελλείψει δημόσιας διαθέσιμης εκτίμησης της τιμής στοιχείων για τα στοιχεία LFP και ελλείψει συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση, η διαφορά τιμής μεταξύ της κινεζικής και άλλων αγορών θεωρήθηκε επίσης έγκυρη για τα στοιχεία LFP. Η σύγκριση αυτή θα πρέπει να εξεταστεί με βάση το γεγονός ότι το μερίδιο αγοράς των Κινέζων παραγωγών συσσωρευτών στις αγορές της ΕΕ και της Βόρειας Αμερικής υπερέβη το 60 % ([375]) το 2022 και το 2023, με αποτέλεσμα οι Κινέζοι παραγωγοί συσσωρευτών να μπορούν να θεωρηθούν παράγοντες καθορισμού των τιμών στις εν λόγω αγορές. Παρότι αυτή η σύγκριση των τιμών δείχνει ότι οι τιμές στις μη κινεζικές αγορές είναι συστηματικά υψηλότερες, η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι αυτή η ανάλυση πραγματοποιήθηκε σε συντηρητική βάση, δεδομένου ότι οι προσφορές τιμών πραγματοποιήθηκαν βάσει των τιμών εκ του εργοστασίου, με αποτέλεσμα να μην ληφθεί υπόψη το κόστος αποστολής από τη ΛΔΚ προς αυτές τις αγορές. Εάν συμπεριληφθεί το κόστος αποστολής και λαμβανομένου υπόψη του μεριδίου αγοράς των Κινέζων παραγωγών συσσωρευτών στις εν λόγω αγορές, η διαφορά τιμής θα ήταν ακόμη υψηλότερη.

(814) Όσον αφορά την CATL, ελλείψει ακριβέστερων στοιχείων, η Επιτροπή ανέλυσε τις ετήσιες εκθέσεις της CATL για την περίοδο 2021-2022 ([376]). Οι εκθέσεις έδειξαν επιδείνωση της κερδοφορίας στην κινεζική εγχώρια αγορά, η οποία αντισταθμίστηκε από τα υψηλότερα κέρδη που καταγράφηκαν στην πλευρά των εξαγωγών. Παρότι η εταιρεία ανέφερε υψηλά ακαθάριστα περιθώρια κέρδους τόσο στην εγχώρια αγορά συσσωρευτών όσο και σε εκείνη του εξωτερικού τον Δεκέμβριο του 2021, η τάση αυτή αντιστράφηκε τον Ιούνιο του 2022, όταν η εταιρεία άρχισε να χάνει την κερδοφορία της στην κινεζική εγχώρια αγορά, ενώ αύξησε το περιθώριο κέρδους της στην πλευρά των εξαγωγών. Ελλείψει συνεργασίας από την CATL είτε μέσω της άρνησης συνεργασίας της κινεζικής κυβέρνησης είτε της άρνησης της CATL να απαντήσει στο ερωτηματολόγιο με την ιδιότητα του συνδεδεμένου προμηθευτή συσσωρευτών σε δύο ομίλους του δείγματος, η Επιτροπή βασίστηκε στα διαθέσιμα στοιχεία και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η μείωση της κερδοφορίας στην εγχώρια κινεζική αγορά συσσωρευτών αντανακλούσε τις κυβερνητικές πολιτικές που αποσκοπούσαν στην παροχή συσσωρευτών σε παραγωγούς BEV στην εγχώρια αγορά έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού. Αντιθέτως, οι εξαγωγικές αγορές δεν επηρεάστηκαν από τις εν λόγω πολιτικές, με αποτέλεσμα η κερδοφορία να παραμείνει σταθερή και μάλιστα να αυξηθεί λόγω των υψηλότερων τιμών που προσέφερε η CATL στις αγορές αυτές. Αυτό δείχνει σαφώς ότι η CATL δεν ήταν σε θέση να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της στην Κίνα και να λάβει λογικές επιχειρηματικές αποφάσεις ως συνήθης παράγοντας της αγοράς που δραστηριοποιείται σε μια οικονομία της ανοικτής αγοράς. Αντ' αυτού, η CATL υποχρεώθηκε από τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης να προμηθεύει συσσωρευτές σε φθηνότερες τιμές στον εγχώριο κλάδο παραγωγής BEV και μπορούσε να επιτύχει μόνο ένα κανονικό επίπεδο κέρδους από τις εξαγωγές συσσωρευτών, των οποίων οι τιμές δεν επηρεάστηκαν από τις γενικές πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης υπέρ του κλάδου παραγωγής BEV. Η πρακτική αυτή επιβεβαιώνεται επίσης από τις διατάξεις που περιέχονται στο καταστατικό και στο σύστημα διαχείρισης συναλλαγών με συνδεδεμένα μέρη της CATL, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 801, οι οποίες προβλέπουν ότι οι τιμές κάθε είδους συναλλαγών με συνδεδεμένες οντότητες καθορίζονται από το κράτος.

(815) Ο όμιλος Geely αγόραζε τους συσσωρευτές του μέσω των διαφόρων οντοτήτων του υπό μορφή συστοιχιών και δομοστοιχείων τόσο από μη συνδεδεμένους όσο και από συνδεδεμένους προμηθευτές. Δεδομένης της ύπαρξης κοινοπραξιών μεταξύ του ομίλου Geely και της CATL, οι δύο αυτές εταιρείες θεωρήθηκαν συνδεδεμένες στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι περισσότερες αγορές πραγματοποιήθηκαν από συνδεδεμένες εταιρείες.

(816) Οι συνδεδεμένοι προμηθευτές συσσωρευτών των ομίλων SAIC και Geely πωλούσαν επίσης συσσωρευτές για εξαγωγή κατά την περίοδο της έρευνας. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εξαγωγές αυτές πραγματοποιούνταν σε υψηλότερες τιμές (σε kw/h) από την τιμή που κατέβαλλε ο όμιλος Geely σε μη συνδεδεμένους προμηθευτές. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι συνδεδεμένοι προμηθευτές συσσωρευτών των ομίλων SAIC και Geely εξήγαγαν τους ίδιους συσσωρευτές σε σημαντικά υψηλότερη τιμή από εκείνη που χρεωνόταν στην εγχώρια αγορά. Ανάλογα με τα μοντέλα, η διαφορά τιμής υπερέβαινε το 25 %, στοιχείο που υποδηλώνει διαφορετικές τιμολογιακές συμπεριφορές ανάλογα με τον προορισμό των συσσωρευτών και τεκμηριώνει τα πορίσματα της αιτιολογικής σκέψης 813.

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

([376]) Ετήσια έκθεση της CATL για το 2022, σ. 17 και σ. 18 και εξαμηνιαία έκθεση της CATL του 2023, σ. 15 και σ. 148.

(817) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κρατικός έλεγχος επί των ενώσεων του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών και των μελών τους οδηγεί σε προτιμησιακή μεταχείριση έναντι των εγχώριων παραγωγών BEV. Πιο συγκεκριμένα, οι παραγωγοί συσσωρευτών χρεώνουν χαμηλότερες τιμές στους παραγωγούς BEV στην εγχώρια αγορά απ' ό,τι στις εξαγωγικές αγορές. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί συσσωρευτών που ενεργούν ως δημόσιοι οργανισμοί εφάρμοσαν εθνικές πολιτικές με στόχο την παροχή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού στους εγχώριους παραγωγούς BEV.

3) *Συμπέρασμα*

(818) Με βάση τις πληροφορίες που αναλύθηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εταιρείες που προμηθεύουν συσσωρευτές είναι επιφορτισμένες με κρατική εξουσία και ασκούν κρατικές λειτουργίες υπό την έννοια ότι εφαρμόζουν τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης που καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i), αντί να ενεργούν σύμφωνα με τις αρχές της ελεύθερης αγοράς προκειμένου να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Οι εταιρικές αποφάσεις και η διαχείρισή τους επηρεάζονται σαφώς από τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για την προμήθεια συσσωρευτών σε φθηνότερες τιμές για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV, καθώς και για την τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τους στόχους παραγωγής και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να θεωρηθούν έκφραση ιδιωτικής συμπεριφοράς σε μια οικονομία της ελεύθερης αγοράς. Τα αποδεικτικά στοιχεία που εντοπίστηκαν σχετικά με την τιμολογιακή συμπεριφορά στην εξαγωγική αγορά έναντι της εγχώριας τιμολογιακής συμπεριφοράς επιβεβαιώνουν περαιτέρω ότι οι παραγωγοί συσσωρευτών στην Κίνα συμμορφώνονται με τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης και όχι με τις αρχές της ελεύθερης αγοράς.

(819) Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη των λειτουργιών που ασκούσαν οι κινεζικές ενώσεις του κλάδου παραγωγής στις οποίες ανήκαν οι προμηθευτές συσσωρευτών (δηλαδή η CBIA και η CIAPS) και της εκτεταμένης επιρροής της κινεζικής κυβέρνησης στις ενώσεις, καθώς και των εξουσιών που απέκτησαν τα μέλη των εν λόγω ενώσεων συμμετέχοντας σ' αυτές, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι λόγω της συμμετοχής τους στη CBIA και τη CIAPS εκχωρήθηκε στα μέλη κρατική εξουσία, υπό την έννοια ότι τα μέλη έχουν την εξουσία, μεμονωμένα και συλλογικά, να επηρεάζουν και να λαμβάνουν αποφάσεις για την ένωση, να εκτελούν καθήκοντα ή λειτουργίες για λογαριασμό της κυβέρνησης για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV. Οι ενώσεις αυτές ασκούν επίσης κρατικές λειτουργίες, δεδομένου ότι ο ρόλος τους είναι να εφαρμόζουν τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για την παροχή συσσωρευτών σε φθηνότερες τιμές προς όφελος του κλάδου παραγωγής BEV και να επιβλέπουν ότι όλοι οι σχετικοί προμηθευτές συμμορφώνονται πλήρως με αυτές. Λόγω των σχεδίων της κινεζικής κυβέρνησης και όλων αυτών των μηχανισμών αυστηρού ελέγχου και εποπτείας που διέπουν τις ενώσεις, οι πράξεις των εν λόγω ενώσεων και των μελών τους, καθώς και των άλλων προμηθευτών, είναι στην πραγματικότητα πράξεις της κινεζικής κυβέρνησης.

(820) Τα χαρακτηριστικά της κινεζικής εγχώριας αγοράς και οι μηχανισμοί τιμολόγησης που εφαρμόζονται και παρακολουθούνται από τις ενώσεις συσσωρευτών, τα μέλη τους και τους προμηθευτές συσσωρευτών και LFP επιβεβαιώνουν περαιτέρω το συμπέρασμα ότι διαθέτουν κρατική εξουσία και ασκούν κρατικές λειτουργίες. Ειδικότερα, η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα περιβάλλον στο οποίο συσσωρευτές και LFP θα παρέχονταν στους παραγωγούς BEV έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

(821) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προμηθευτές συσσωρευτών θεωρούνται δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

β) Προμηθευτές συσσωρευτών που ενεργούν ως ιδιωτικοί φορείς οι οποίοι έχουν λάβει ανάθεση ή εντολή από την κινεζική κυβέρνηση

(822) Εναλλακτικά, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι οι παραγωγοί συσσωρευτών δεν είναι δημόσιοι οργανισμοί υπό την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή, με βάση τις πληροφορίες που περιγράφονται στο παρόν σημείο, διαπίστωσε ότι μπορεί να θεωρηθεί πως η κινεζική κυβέρνηση τους έχει αναθέσει ή δώσει εντολή να εκτελούν λειτουργίες οι οποίες κατά κανόνα αποτελούν αρμοδιότητα της κυβέρνησης κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού, για τους λόγους που αναλύονται κατωτέρω. Ως εκ τούτου, η συμπεριφορά τους καταλογίζεται σε κάθε περίπτωση στην κινεζική κυβέρνηση.

(823) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) δεύτερη περίπτωση του βασικού κανονισμού, συντρέχει επιδότηση όταν το Δημόσιο: «αναθέτει ή δίνει εντολή σε έναν ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μία ή περισσότερες από τις πράξεις που περιγράφονται στα στοιχεία i), ii) και iii), οι οποίες κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητά του, και εφόσον η διενέργεια των εν λόγω πράξεων δεν διαφέρει κατ' ουσία διόλου από τη συνήθη διενέργεια πράξεων εκ μέρους του Δημοσίου». Το είδος των πράξεων που περιγράφονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii) του βασικού κανονισμού συντρέχει όταν «*το Δημόσιο παρέχει αγαθά ή υπηρεσίες, εκτός από τη γενικότερη υποδομή, ή όταν αγοράζει αγαθά...*». Οι διατάξεις αυτές αποτυπώνουν το άρθρο 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) σημεία iii) και iv) της συμφωνίας ΕΑΜ και θα πρέπει να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται υπό το πρίσμα της σχετικής νομολογίας του ΠΟΕ.

(824) Στην υπόθεση για τους περιορισμούς των ΗΠΑ στις εξαγωγές, η ειδική ομάδα του ΠΟΕ αποφάσισε ότι η συνήθης έννοια των όρων «αναθέτει» και «δίνει εντολή» στο άρθρο 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) σημείο iv) της συμφωνίας ΕΑΜ απαιτεί η δράση του Δημοσίου να εμπεριέχει την έννοια της εξουσιοδότησης (όταν αναθέτει) ή της διαταγής (όταν δίνει εντολή). Η ομάδα απέρριψε το «επιχείρημα για σχέση αιτίου-αιτιατού» των ΗΠΑ και ζήτησε ρητή και θετική ενέργεια εξουσιοδότησης ή διαταγής. Ωστόσο, σε μεταγενέστερη υπόθεση [ΗΠΑ — Αντισταθμιστικοί δασμοί επί των DRAM (δυναμικές μνήμες ταχείας προσπέλασης)], το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο έκρινε ότι η αντικατάσταση των όρων «αναθέτει» και «δίνει εντολή» με τους όρους «εξουσιοδοτεί» και «επιβάλλει» συνιστά υπερβολικά άκαμπτο κριτήριο. Σύμφωνα με το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο, συντρέχει «ανάθεση» όταν το Δημόσιο παρέχει αρμοδιότητα σε ιδιωτικό φορέα, και «εντολή» στις καταστάσεις στις οποίες το Δημόσιο ασκεί την εξουσία του έναντι ιδιωτικού φορέα. Και στις δύο περιπτώσεις το Δημόσιο χρησιμοποιεί έναν ιδιωτικό φορέα ως εντεταλμένο για την καταβολή της χρηματοδοτικής συνεισφοράς και «στις περισσότερες περιπτώσεις θα μπορούσε να αναμένεται ότι η ανάθεση ή η εντολή προς έναν ιδιωτικό φορέα περιλαμβάνει κάποια μορφή απειλής ή καταναγκασμού».

(825) Παράλληλα, το άρθρο 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) σημείο iv) της συμφωνίας ΕΑΜ δεν επιτρέπει στα μέλη να επιβάλλουν αντισταθμιστικά μέτρα σε προϊόντα «όταν το Δημόσιο ασκεί απλώς τις γενικές κανονιστικές του εξουσίες» ή όταν η παρέμβαση του Δημοσίου «μπορεί να παραγάγει ή να μην παραγάγει ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα απλώς και μόνο με βάση τα σχετικά πραγματικά περιστατικά και την άσκηση της ελευθερίας επιλογής από τους φορείς στην αγορά αυτή». Αντιθέτως, η ανάθεση και η εντολή συνεπάγονται «έναν πιο ενεργό ρόλο του Δημοσίου από απλές πράξεις παρότρυνσης». Επιπλέον, ο ΠΟΕ δεν θεώρησε ότι «η παροχή διακριτικής ευχέρειας σε ιδιωτικό φορέα έρχεται απαραιτήτως σε αντίθεση με την ανάθεση ή την εντολή στον εν λόγω ιδιωτικό φορέα [...]. Παρότι ενδέχεται να υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες το εύρος της διακριτικής ευχέρειας που παρέχεται στον ιδιωτικό φορέα είναι τέτοιου μεγέθους ώστε να είναι αδύνατον να συναχθεί με ασφάλεια ότι στον ιδιωτικό φορέα έχει ανατεθεί ή έχει δοθεί εντολή (να προβεί σε συγκεκριμένη ενέργεια), το ζήτημα αυτό εξαρτάται από τα πραγματικά περιστατικά / αποδεικτικά στοιχεία και θα πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση». Σύμφωνα με αυτές τις αποφάσεις του ΠΟΕ, δεν ισοδυναμούν με χρηματοδοτική συνεισφορά, κατά την έννοια του άρθρου 3 του βασικού κανονισμού και του άρθρου 1.1 στοιχείο α) της συμφωνίας ΕΑΜ, όλα τα μέτρα του Δημοσίου που μπορούν να προσπορίσουν οφέλη.

(826) Συνοπτικά, οι σχετικές αποφάσεις του ΠΟΕ προβλέπουν τα εξής:

i. όσον αφορά τον προσδιορισμό της ύπαρξης ή μη «χρηματοδοτικής συνεισφοράς» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ, θα πρέπει να δίνεται έμφαση στον χαρακτήρα της δράσης του Δημοσίου και όχι στις επιπτώσεις ή στα αποτελέσματα της δράσης του Δημοσίου. Με άλλα λόγια, αναγνωρίζεται σαφώς ότι οι κυβερνήσεις παρεμβαίνουν στην αγορά ως ρυθμιστικές αρχές και, με τον τρόπο αυτό, προκαλούν επιπτώσεις στην αγορά και στους παράγοντες της αγοράς. Υπό την έννοια αυτή, το Δημόσιο μπορεί νομίμως να επιβάλει εξαγωγικούς φόρους με σκοπό την παραγωγή εσόδων στην περίπτωση ενός εξαιρετικά ανταγωνιστικού βασικού εμπορεύματος στις διεθνείς αγορές. Αντιθέτως, δεν συντρέχει νόμιμη επιβολή εξαγωγικών περιορισμών όταν είναι προφανές ότι η χρήση του εν λόγω μέσου σε συνδυασμό με άλλους μηχανισμούς, με σκοπό τη διατήρηση των βασικών εμπορευμάτων στην εγχώρια αγορά και τον εξαναγκασμό των προμηθευτών να πωλούν σε τιμές χαμηλότερες από τις τιμές της αγοράς, εντάσσεται σε ένα ευρύτερο καθεστώς που έχει διαμορφώσει το Δημόσιο προκειμένου να στηρίξει συγκεκριμένο κλάδο ή σύνολο κλάδων για την τόνωση της ανταγωνιστικότητάς τους. Συνεπώς, ο χαρακτήρας της δράσης του Δημοσίου, συμπεριλαμβανομένου του πλαισίου, του αντικειμένου και του σκοπού της, αποτελούν σημαντικές παραμέτρους για την αξιολόγηση του στοιχείου της «χρηματοδοτικής συνεισφοράς»·

ii. «ανάθεση» ή «εντολή» συνεπάγεται σαφή και θετική δράση που απευθύνεται σε συγκεκριμένο μέρος και αφορά συγκεκριμένο καθήκον ή υποχρέωση, περίπτωση που είναι πολύ διαφορετική από την κατάσταση στην οποία το Δημόσιο παρεμβαίνει στην αγορά με κάποιον τρόπο, ο οποίος μπορεί να παραγάγει ή να μην παραγάγει συγκεκριμένο αποτέλεσμα με βάση τα σχετικά περιστατικά και την άσκηση της ελευθερίας επιλογής από τους φορείς στην αγορά αυτή. Εντέλει, το βασικό ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί σε σχέση με τις έννοιες της ανάθεσης ή εντολής είναι αν η υπό κρίση συμπεριφορά, δηλαδή η χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή παροχής αγαθών έναντι τιμήματος μικρότερου από το κανονικό, μπορεί να αποδοθεί στο Δημόσιο ή αν εξακολουθεί να αποτελεί ελεύθερη επιλογή των ιδιωτικών επιχειρήσεων, λαμβανομένων υπόψη παραμέτρων της αγοράς, όπως οι κανονιστικοί περιορισμοί·

iii. το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) 1) σημείο iv) της συμφωνίας ΕΑΜ αποτελεί, επί της ουσίας, διάταξη κατά της καταστρατήγησης και, ως εκ τούτου, για τη διαπίστωση ανάθεσης ή εντολής πρέπει το Δημόσιο να παρέχει αρμοδιότητα σε ιδιωτικό φορέα ή να ασκεί την εξουσία του έναντι ιδιωτικού φορέα προκειμένου να καταβάλει τη χρηματοδοτική συνεισφορά. Στις περισσότερες περιπτώσεις, θα ήταν αναμενόμενο η ανάθεση ή η εντολή προς έναν ιδιωτικό φορέα να εμπεριέχει κάποια μορφή απειλής ή καταναγκασμού, η οποία θα αποτελούσε, με τη σειρά της, αποδεικτικό στοιχείο ανάθεσης ή εντολής. Ωστόσο, για την άσκηση της εξουσίας του έναντι ιδιωτικού φορέα, το Δημόσιο ενδέχεται να έχει στη διάθεσή του άλλα μέσα, ορισμένα από τα οποία μπορεί να είναι «λιγότερο ευδιάκριτα» από μια εντολή ή να μην εμπεριέχουν τον ίδιο βαθμό εξαναγκασμού·

iv. πρέπει να υπάρχει «αποδείξιμη σχέση» μεταξύ της ενέργειας του Δημοσίου και της συμπεριφοράς του ιδιωτικού φορέα. Δεν συντρέχουν λόγοι ώστε μια υπόθεση ανάθεσης ή εντολής του Δημοσίου να μην μπορεί να βασίζεται σε έμμεσα αποδεικτικά στοιχεία (όπως έμμεσες και ανεπίσημες ενέργειες εξουσιοδότησης ή διαταγής), υπό την προϋπόθεση ότι τα στοιχεία αυτά έχουν αποδεικτική ισχύ και είναι αδιάσειστα. Εν προκειμένω, αποδείξεις της πρόθεσης του Δημοσίου να στηρίξει τον κατάντη κλάδο (π.χ., μέσω δημόσια δηλωμένων πολιτικών ή κυβερνητικών αποφάσεων ή μέσω άλλων ενεργειών του Δημοσίου) ή της ύπαρξης άλλων μέτρων του Δημοσίου που διασφαλίζουν συγκεκριμένο αποτέλεσμα στην αγορά (π.χ. περιορισμός των εξαγωγών σε συνδυασμό με μέτρο του Δημοσίου το οποίο δεν επιτρέπει στις επιχειρήσεις που υπόκεινται στους εν λόγω περιορισμούς να αποθεματοποιούν τα προϊόντα τους, ή ρύθμιση των τιμών από το Δημόσιο με σκοπό τη διατήρηση των εγχώριων τιμών σε χαμηλά επίπεδα για το οικείο προϊόν) ενδέχεται να είναι σημαντικές παράμετροι για τον προσδιορισμό της ύπαρξης «χρηματοδοτικής συνεισφοράς» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) σημείο iv) της συμφωνίας ΕΑΜ [ιδίως ως έμμεσου τρόπου παροχής αγαθών από το Δημόσιο, όπως προβλέπεται στο σημείο iii)]. Σε ορισμένες περιστάσεις, η «καθοδήγηση» εκ μέρους του Δημοσίου μπορεί να συνιστά εντολή. Τέλος, ανάλογα με τις περιστάσεις, ένας ιδιωτικός φορέας μπορεί να αποφασίσει να μη διενεργήσει πράξη η οποία του ανατέθηκε ή για την οποία έλαβε εντολή, παρά τις πιθανές αρνητικές συνέπειες που ενδέχεται να υποστεί. Ωστόσο, το στοιχείο αυτό δεν αποδεικνύει, από μόνο του, ότι δεν πρόκειται για ανάθεση ή εντολή προς τον ιδιωτικό φορέα.

(827) Σύμφωνα με την εν λόγω νομολογία, βάσει της υπόθεσης ότι οι προμηθευτές συσσωρευτές είναι «ιδιωτικοί φορείς» κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε, αφενός, τη φύση των ενεργειών της κινεζικής κυβέρνησης, δηλαδή αν η παρέμβαση της κινεζικής κυβέρνησης συνεπάγεται ανάθεση ή εντολή στους παραγωγούς συσσωρευτών να παρέχουν συσσωρευτές έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού στους παραγωγούς BEV· και, αφετέρου, τις ενέργειες των προμηθευτών συσσωρευτών, δηλαδή αν οι παραγωγοί συσσωρευτών παρέχουν συντελεστές στους Κινέζους παραγωγούς BEV έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού και, ως εκ τούτου, αν υπάρχει αποδείξιμη σχέση μεταξύ των ενεργειών της κινεζικής κυβέρνησης και της συμπεριφοράς των προμηθευτών συσσωρευτών που ενεργούν ως εντεταλμένοι της κινεζικής κυβέρνησης. Τέλος, η Επιτροπή αξιολόγησε αν η πράξη που διενεργήθηκε από τους προμηθευτές συσσωρευτών υπάγεται κανονικά στην αρμοδιότητα του Δημοσίου, δηλ. αν η προμήθεια συσσωρευτών σε παραγωγούς BEV στην Κίνα συνιστά δραστηριότητα που ασκείται συνήθως από το Δημόσιο, καθώς και αν η πράξη αυτή δεν διαφέρει κατ' ουσία από τις πρακτικές που ακολουθεί συνήθως το Δημόσιο, δηλ. αν η προμήθεια συντελεστών παραγωγής από παραγωγούς δεν διαφέρει κατ' ουσία από την πράξη που θα είχε διενεργήσει το ίδιο το Δημόσιο.

(828) Λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας του ΠΟΕ που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 822-826, η Επιτροπή εξέτασε καταρχάς αν η στήριξη της κινεζικής κυβέρνησης στον κλάδο BEV με τη μορφή παροχής συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού αποτελεί πράγματι στόχο των διαφόρων επίμαχων κρατικών μέτρων και όχι απλώς «παράπλευρο αποτέλεσμα» της άσκησης της γενικής κανονιστικής εξουσίας. Στο πλαίσιο της έρευνας εξετάστηκε ιδίως αν οι χαμηλότερες τιμές των συσσωρευτών που διαπιστώθηκαν αποτελούσαν μέρος των κυβερνητικών στόχων ή αν οι χαμηλότερες τιμές ήταν απλώς «μη σκοπούμενο» επακόλουθο των γενικότερων κρατικών ρυθμίσεων. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διάφορες παρεμβάσεις της κινεζικής κυβέρνησης είχαν ως στόχο να στηρίξουν τον κλάδο παραγωγής BEV και ότι οι χαμηλότερες τιμές των συσσωρευτών αποτελούσαν επιδιωκόμενο στόχο των εν λόγω μέτρων, τα οποία με τη σειρά τους επιβλήθηκαν μέσω των ενώσεων του κλάδου οι οποίες έχουν την υποχρέωση να τηρούν και να επιβάλλουν τα εν λόγω σχέδια.

(829) Η κινεζική κυβέρνηση έλαβε σειρά μέτρων καθ' όλη τη διάρκεια των ετών για την επίτευξη του στόχου πολιτικής της. Στο σημείο 3.1 περιγράφεται λεπτομερώς το σχετικό ιστορικό και πλαίσιο και εξηγείται η σημασία που αποδίδει η κινεζική κυβέρνηση στην ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV και των κλάδων παραγωγής που τον περιβάλλουν.

(830) Όπως εξηγείται λεπτομερώς στο προηγούμενο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i), η κινεζική κυβέρνηση έχει θεσπίσει σειρά μέτρων που εφαρμόζονται σε όλες τις εταιρείες, ανεξάρτητα από το αν ανήκουν στο κράτος ή σε ιδιώτες, με στόχο να τις κατευθύνει προς την προμήθεια συσσωρευτών σε φθηνές τιμές. Ειδικότερα, το σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές περιέχει ειδικές οδηγίες σχετικά με την τιμολόγηση των συσσωρευτών, σύμφωνα με τις οποίες θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες ώστε, έως το 2020, η ειδική ενεργειακή πυκνότητα του συστήματος να φτάσει τις 260 βατώρες/kg, και το κόστος των συσσωρευτών να μειωθεί σε λιγότερο από 1 CNY/βατώρα. Έως το 2025, η ενεργειακή πυκνότητα θα φτάσει τις 500 βατώρες/χιλιόγραμμο.

(831) Επιπλέον, ο κλάδος παραγωγής συσσωρευτών υποστηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην Κίνα. Υπάρχει μεγάλος αριθμός κανονισμών που έχουν εκδοθεί από διάφορους κυβερνητικούς φορείς για την εποπτεία κάθε πτυχής του τομέα των συσσωρευτών, όπως καταδεικνύεται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i), και ιδίως το σχέδιο δράσης του 2017 για τους συσσωρευτές που καλύπτεται στις αιτιολογικές σκέψεις 708-710, το σχέδιο NEV 2012-2020 (αιτιολογική σκέψη 744), και τα μέτρα στις επαρχίες Jiangxi, Fujian και Shenzhen (αιτιολογικές σκέψεις 725-733). Η Επιτροπή εντόπισε στις εθνικές και τοπικές πολιτικές στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι παραγωγοί συσσωρευτών επωφελούνταν από μια σειρά μέτρων στήριξης, τα οποία καλύπτονται στην αιτιολογική σκέψη 735. Σε αυτά περιλαμβάνονται ανταμοιβές, παροχή γης, ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου σε φθηνότερες τιμές, δάνεια από κρατικές τράπεζες σε μη εμπορική βάση και προτιμησιακές φορολογικές πολιτικές. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι παραγωγοί συσσωρευτών που συνδέονται με τους ομίλους Geely και SAIC, οι οποίοι υπέβαλαν ερωτηματολόγιο, επωφελήθηκαν επίσης απόπροτιμησιακές πολιτικές, όπως προτιμησιακή χρηματοδότηση, προγράμματα φοροαπαλλαγών και μειώσεων φόρου, και επιχορηγήσεις (αιτιολογική σκέψη 740).

(832) Με την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης στους παραγωγούς συσσωρευτών, η κινεζική κυβέρνηση έδωσε περαιτέρω εντολή στις εταιρείες να αυξήσουν και να στηρίξουν την εγχώρια παροχή συσσωρευτών προς όφελος της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής BEV. Η εν λόγω στήριξη λειτουργεί ως κίνητρο για τους προμηθευτές συσσωρευτών να ευθυγραμμίσουν πλήρως τη συμπεριφορά τους με τους στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV.

(833) Επιπλέον, στο ανωτέρω σημείο, η Επιτροπή προσδιόρισε ήδη τον τρόπο με τον οποίο η κινεζική κυβέρνηση διασφαλίζει μια συγκεκριμένη συμπεριφορά από τους προμηθευτές συσσωρευτών μέσω των ενώσεων του κινεζικού κλάδου παραγωγής (δηλαδή τη CBIA και τη CIAPS), οι οποίες δεν είναι ανεξάρτητες ενώσεις του κλάδου παραγωγής, υπό το πρίσμα του επιπέδου του ελέγχου που ασκεί επί αυτών η κινεζική κυβέρνηση (αιτιολογικές σκέψεις 777-784) και των λειτουργιών που επιτελούν (αιτιολογικές σκέψεις 791-798). Όπως καλύφθηκε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 763 και 772, οι προμηθευτές συσσωρευτών που ήταν μέλη της CBIA και/ή της CIAPS αντιπροσώπευαν το 86 % του μεριδίου αγοράς το 2020 και το 93 % της συνολικής εγκατεστημένης παραγωγικής ικανότητας της Κίνας το 2023. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι προαναφερθείσες ενώσεις του κινεζικού κλάδου παραγωγής δεν είναι ανεξάρτητες ενώσεις που ενεργούν σύμφωνα με τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας, αλλά οντότητες που καθοδηγούνται από την κινεζική κυβέρνηση και τελούν υπό τη διαχείρισή της μέσω του Κρατικού Συμβουλίου (αιτιολογικές σκέψεις 777-784). Ειδικότερα, διαπιστώθηκε ότι και οι δύο ενώσεις αναλαμβάνουν καθήκοντα που ανατίθενται από την κυβέρνηση και ο ρόλος τους είναι να συνδράμουν την κυβέρνηση στην εφαρμογή των κυβερνητικών πολιτικών και στη ρύθμιση της συμπεριφοράς των μελών τους. Είναι γεγονός ότι οι ενώσεις και τα μέλη τους έχουν την εξουσία να «*ενισχύουν την αυτοπειθαρχία του κλάδου*» και να «*ρυθμίζουν την ένωση, τον κλάδο παραγωγής και τη συμπεριφορά των μελών*» και, στην περίπτωση της CBIA, να «*συντονίζουν ζητήματα που προκύπτουν στην παραγωγή, τις πωλήσεις και τις εξαγωγές από τις εταιρείες*». Ως εκ τούτου, αυτές οι δύο ενώσεις ασκούν κρατικές λειτουργίες, δεδομένου ότι ο ρόλος τους είναι να εφαρμόζουν τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για την παροχή συσσωρευτών σε φθηνότερες τιμές προς όφελος του εγχώριου κλάδου παραγωγής BEV και να επιβλέπουν ότι όλοι οι σχετικοί προμηθευτές συμμορφώνονται πλήρως με αυτές. Υπό το πρίσμα αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι η CBIA και η CIAPS είναι «δημόσιοι οργανισμοί» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ.

(834) Επιπλέον, στο 7ο συνέδριο των μελών της CBIA, η ένωση δήλωσε ότι «*η ένωση θα πρέπει να εκτελέσει πλήρως τον ρόλο της ως αυτορρυθμιζόμενης οργάνωσης του κλάδου, να αναλάβει τις σημαντικές ευθύνες για διατήρηση της συμπεριφοράς της αγοράς, καθοδήγηση του κλάδου παραγωγής προς τον εύρυθμο ανταγωνισμό, επιβολή περιορισμών των κανόνων, εποπτεία της αυτοπειθαρχίας και βελτιστοποίηση της ανάπτυξης, [...]* ***να περιορίζει και να τιμωρεί συμπεριφορές που διαταράσσουν την τάξη στην αγορά, βλάπτουν τα συμφέροντα και την εικόνα του κλάδου****, και να επιδιώξει να δημιουργήσει ένα δίκαιο και ομαλό περιβάλλον ανάπτυξης για τον κλάδο παραγωγής συσσωρευτών*» [η έμφαση των συντακτών] ([377]). Αυτό δείχνει ότι τα μέλη πρέπει να τηρούν τις οδηγίες της ένωσης που αποσκοπούν στη ρύθμιση της οικονομικής συμπεριφοράς των μελών τους προκειμένου να συμμορφώνονται με τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης, ώστε να αποφεύγονται οι επιπτώσεις που τους επιβάλλει η CBIA. Αυτό δείχνει περαιτέρω ότι η κινεζική κυβέρνηση, μέσω των ενώσεων, αναθέτει στους παραγωγούς συσσωρευτών να τηρούν μια συγκεκριμένη συμπεριφορά. Πρόσθετα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η κινεζική κυβέρνηση συμμετέχει ενεργά στην αγορά και παρεμβαίνει όταν ανακύπτουν ζητήματα σχετικά με τις τιμές και την προσφορά εντοπίστηκαν σε δηλώσεις που έκανε το MIIT στον Τύπο το 2022 (αιτιολογική σκέψη 750), όταν το MIIT δεσμεύτηκε για «*επαναφορά* [των τιμών των πρώτων υλών] *σε λογικά επίπεδα το συντομότερο δυνατόν*» ([378]).

([377]) Βλ. https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html
([378]) Βλ. υποσημείωση 308.

(835) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι διατάξεις που περιέχονται στο καταστατικό και στο σύστημα διαχείρισης συναλλαγών με συνδεδεμένα μέρη της CATL, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 801, προβλέπουν ότι υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες οι τιμές οποιουδήποτε είδους συναλλαγών με συνδεδεμένες οντότητες καθορίζονται από το κράτος. Δεδομένου ότι η CATL είναι μακράν ο μεγαλύτερος προμηθευτής στην εγχώρια αγορά και έχει κοινοπραξίες με κρατικούς παραγωγούς BEV, καθώς και με τους δύο μη καθετοποιημένους παραγωγούς του δείγματος, ελλείψει συνεργασίας από την CATL, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κινεζική κυβέρνηση διαδραματίζει καίριο ρόλο στον μηχανισμό τιμών που αφορά τους συσσωρευτές που παρέχονται στον κλάδο παραγωγής BEV και ότι η συμπεριφορά της CATL δεν είναι εκείνη ενός φορέα της ελεύθερης αγοράς όσον αφορά την εγχώρια αγορά της Κίνας.

(836) Αυτό καταδεικνύεται περαιτέρω από την παράλογη συμπεριφορά της CATL στην εγχώρια και στις εξαγωγικές αγορές (αιτιολογική σκέψη 813), καθώς η CATL θυσιάζει τα κέρδη από τις πωλήσεις συσσωρευτών στην κινεζική εγχώρια αγορά. Πράγματι, η παράλογη συμπεριφορά της δείχνει ότι κατευθυνόταν από τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για παροχή συσσωρευτών σε φθηνότερες τιμές στον εγχώριο κλάδο παραγωγής BEV, αντί να ακολουθεί συμπεριφορά καθοδηγούμενη από την αγορά, στο πλαίσιο της οποίας θα πωλούσε συσσωρευτές κυρίως σε εξαγωγικές αγορές όπου θα μπορούσε να είχε βελτιστοποιήσει σημαντικά τα κέρδη της κατά την περίοδο της έρευνας. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 738-742 ανωτέρω, η κινεζική κυβέρνηση παρείχε επίσης χρηματοδοτική στήριξη στους προμηθευτές συσσωρευτών για να διασφαλίσει ότι οι εν λόγω εταιρείες μπορούν να συνεχίσουν να επιβιώνουν και να αναπτύσσουν περαιτέρω την παραγωγική τους ικανότητα, ώστε να μπορούν να ακολουθούν την παράλογη συμπεριφορά τους, η οποία κατευθύνεται από την κινεζική κυβέρνηση και συνίσταται στην παροχή συσσωρευτών σε χαμηλές τιμές και επαρκείς ποσότητες στους παραγωγούς BEV, αντί να ανακατευθύνουν τις πωλήσεις τους προς τις εξαγωγές, κάτι που θα τους είχε αποφέρει σημαντικά κέρδη.

(837) Η Επιτροπή, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, έκρινε ότι η κινεζική κυβέρνηση ανέλαβε «πιο ενεργό ρόλο από απλές πράξεις παρότρυνσης», όπως απαιτείται από το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο του ΠΟΕ ([379]). Τα μέτρα που έλαβε η κινεζική κυβέρνηση περιορίζουν την ελευθερία δράσης των παραγωγών συσσωρευτών, περιορίζοντας στην πράξη τις επιχειρηματικές τους αποφάσεις στο σε ποια τιμή θα πωλήσουν το προϊόν τους, όπως καταδεικνύεται στα σχέδια που καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i), προς όφελος του κλάδου παραγωγής BEV. Ο ρόλος της κινεζικής κυβέρνησης υπερέβη κατά πολύ μια συνηθισμένη παρέμβαση ρυθμιστή της αγοράς στον τομέα των συσσωρευτών. Τα σχετικά μέτρα όχι μόνο ρύθμιζαν γενικές πτυχές της αγοράς, αλλά επέβαλλαν συγκεκριμένη συμπεριφορά στις εταιρείες συσσωρευτών. Όλα αυτά τα μέτρα ελήφθησαν προκειμένου οι εταιρείες παραγωγής συσσωρευτών να παρέχουν συσσωρευτές σε φθηνότερες τιμές προς όφελος του κλάδου BEV. Η πρόθεση αυτή κατέστη σαφής μέσω πολυάριθμων δηλώσεων πολιτικής και ενεργειών που καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i).

(838) Υποχρεώνοντας τις εταιρείες παραγωγής συσσωρευτών να συμμορφωθούν με τα εν λόγω μέτρα, τα οποία με τη σειρά τους επιβλήθηκαν μέσω των ενώσεων του κλάδου που έχουν την υποχρέωση να τηρούν και να επιβάλλουν τα εν λόγω σχέδια, η κινεζική κυβέρνηση τους στέρησε τη δυνατότητα να επιλέγουν ελεύθερα τις στρατηγικές πώλησής τους σύμφωνα με τις παραμέτρους της αγοράς. Με άλλα λόγια, τα μέτρα αυτά συνιστούν σαφώς «αποδείξιμη σχέση» μεταξύ των ενεργειών της κυβέρνησης και της συμπεριφοράς των εταιρειών παραγωγής συσσωρευτών. Η κινεζική κυβέρνηση χρησιμοποίησε τις εταιρείες παραγωγής συσσωρευτών ως εντεταλμένους για τη στήριξη των παραγωγών BEV.

(839) Τέλος, η Επιτροπή αξιολόγησε αν η παροχή συντελεστών παραγωγής από τους παραγωγούς δεν διαφέρει κατ' ουσίαν απ' ό,τι θα είχε πράξει η ίδια η κυβέρνηση. Η Επιτροπή έκρινε ότι αυτό ισχύει. Αντί να παρέχονται οι συσσωρευτές απευθείας στον κλάδο παραγωγής BEV προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι δημόσιας πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης για την τόνωση της ανάπτυξης του εν λόγω κλάδου παραγωγής, η κινεζική κυβέρνηση, μέσω μιας δέσμης μέτρων, παρακινεί ιδιωτικές οντότητες να το πράξουν για λογαριασμό της. Επιπλέον, στον βαθμό που η εν λόγω παροχή αγαθών από την κυβέρνηση περιλαμβάνει κάποιες πράξεις εσόδων ή δαπανών (όπως η χορήγηση επιδοτήσεων για τους συντελεστές παραγωγής ή η απώλεια εσόδων που συνεπάγεται η παροχή αγαθών έναντι ανεπαρκούς αμοιβής), η ενέργεια αυτή θα πρέπει να θεωρείται τυπική πράξη που κανονικά υπάγεται στην αρμοδιότητα του Δημοσίου ([380]).

([379]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, DS 296, σημείο 115.

([380]) Βλ. έκθεση της ειδικής ομάδας, ΗΠΑ – Έρευνα αντισταθμιστικού δασμού σχετικά με προϊόντα δυναμικής μνήμης τυχαίας προσπέλασης (DRAMS) από την Κορέα, WT/DS296, 21 Φεβρουαρίου 2005, υποσημείωση 57 [«Θεωρούμε ότι η αναφορά σε πράξεις που "κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητα του Δημοσίου" θα πρέπει να θεωρείται ότι καλύπτει επίσης πράξεις φορολόγησης και εσόδων ή δαπανών. (...) Στον βαθμό που τα δάνεια και τα μέτρα αναδιάρθρωσης περιλαμβάνουν πράξεις φορολόγησης και εσόδων ή δαπανών, είναι δυνατό να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω διάταξης»].

(840) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η δέσμη μέτρων που θεσπίστηκε από την κινεζική κυβέρνηση συνεπαγόταν χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή παροχής συσσωρευτών από το Δημόσιο στους Κινέζους παραγωγούς BEV έναντι τιμήματος μικρότερου από το κανονικό, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού. Οι προμηθευτές συσσωρευτών παροτρύνονται από την κινεζική κυβέρνηση να παρέχουν συσσωρευτές έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ([381]) στον κλάδο παραγωγής BEV, με αποτέλεσμα η συμπεριφορά τους να πρέπει να καταλογιστεί στην κινεζική κυβέρνηση και να μην αποτελεί απλώς ακούσιο αποτέλεσμα των ενεργειών της κινεζικής κυβέρνησης. Η κινεζική κυβέρνηση διασφαλίζει ότι οι τιμές των συσσωρευτών ελέγχονται μέσω των ενώσεων του κλάδου και ότι παρέχεται στήριξη στους παραγωγούς συσσωρευτών ώστε να συμμορφώνονται με τους στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης.

3.7.2.1.2. Όφελος, ατομικός χαρακτήρας και υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

α) *Όφελος*

(841) Όπως εξηγείται στο σημείο 3.3.1.2, κανένας μη συνδεδεμένος παραγωγός-προμηθευτής LFP ή συσσωρευτών δεν υπέβαλε πληροφορίες στην Επιτροπή, απαντώντας στο ειδικό ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής στην Κίνα. Δεδομένης της ύπαρξης σχέσης μεταξύ των δύο μη καθετοποιημένων παραγωγών του δείγματος και της CATL, η CATL κλήθηκε επίσης να συμπληρώσει ερωτηματολόγιο, αλλά δεν το έπραξε.

(842) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έπρεπε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία δυνάμει του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού προκειμένου να προσδιορίσει το επίπεδο του οφέλους για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος που αγόραζαν συσσωρευτές στην εγχώρια αγορά.

(843) Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προμηθευτές συσσωρευτών θεωρήθηκαν δημόσιοι οργανισμοί ή ιδιωτικές εταιρείες στις οποίες η κινεζική κυβέρνηση ανέθεσε και/ή έδωσε εντολή να παρέχουν συσσωρευτές έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

(844) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2, το άρθρο 5 και το άρθρο 6 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή υπολόγισε το ποσό των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων με βάση το όφελος που προσπορίστηκε ο αποδέκτης, όπως αυτό διαπιστώθηκε κατά την περίοδο έρευνας.

(845) Προκειμένου να προσδιορίσει την ύπαρξη οφέλους και το ύψος αυτού, η Επιτροπή αξιολόγησε πρώτα αν οι τιμές στην Κίνα θα μπορούσαν να αποτελέσουν κατάλληλο δείκτη αναφοράς.

(846) Λαμβανομένης υπόψη της άρνησης συνεργασίας εκ μέρους της κινεζικής κυβέρνησης και της συνακόλουθης έλλειψης πληροφοριών σχετικά με την κινεζική εγχώρια αγορά συσσωρευτών, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν ήταν σκόπιμο να βασίσει τον δείκτη αναφοράς της στις κινεζικές εγχώριες τιμές λόγω του μεγάλου μεριδίου αγοράς των προμηθευτών συσσωρευτών που ήταν μέλη της CBIA ή της CPIA και των πορισμάτων ότι η κινεζική αγορά ήταν στρεβλωμένη λόγω των ισχυουσών εθνικών και τομεακών πολιτικών που εφάρμοζαν οι εγχώριοι προμηθευτές συσσωρευτών, όπως καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1, και ιδίως εκείνων που σχετίζονται με την τιμολόγηση.

(847) Η Επιτροπή εντόπισε δύο πιθανές πηγές για τον καθορισμό κατάλληλου δείκτη αναφοράς για τους συσσωρευτές: Bloomberg New Energy Financials (στο εξής: BNEF) και Benchmark Mineral Intelligence (στο εξής: BMI) ([382]). Παρότι το BNEF παρείχε χρήσιμη πηγή πληροφοριών, η χρήση του δεν επέτρεψε, ωστόσο, τον υπολογισμό δυνητικών τιμών αναφοράς για την περίοδο έρευνας με τη χρήση μηνιαίων τιμών. Ούτε το BNEF προσδιόριζε τιμή ανά χημική σύσταση ανά γεωγραφική περιοχή. Επιπλέον, δεν ανέφερε τιμές εκ του εργοστασίου, οπότε οι συγκρίσεις των τιμών θα μπορούσαν να επηρεαστούν από διαφορετικούς όρους παράδοσης. Αντιθέτως, τα δεδομένα του BMI επέτρεψαν τον υπολογισμό δεικτών αναφοράς για την περίοδο έρευνας, ανά χημική σύσταση (LFP και NMC) και ανά γεωγραφική περιοχή ([383]), βάσει τιμών εκ του εργοστασίου. Ήταν επίσης δυνατή η στάθμιση των διαφόρων επιμέρους χημικών συστάσεων των συσσωρευτών NMC (111, 523, 622, 811) με βάση την αντίστοιχη ζήτηση στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων. Ωστόσο, αναφέρονταν μόνο τιμές ανά kw/h σε επίπεδο στοιχείου και όχι σε επίπεδο συστοιχίας. Λαμβανομένου υπόψη του επιπέδου ακρίβειας όσον αφορά τη χρονική περίοδο, τη γεωγραφική περιοχή, τη χημική σύσταση και τους όρους παράδοσης, το BMI θεωρήθηκε η καταλληλότερη πηγή για τον καθορισμό τιμής αναφοράς για τα στοιχεία συσσωρευτών. Επιπλέον, οι τιμές εκ του εργοστασίου που χρησιμοποιήθηκαν από την επιλεγμένη πηγή αποτελούσαν συντηρητική εναλλακτική, δεδομένου ότι οι πραγματικές αγορές συσσωρευτών ενδέχεται να είχαν πραγματοποιηθεί υπό διάφορους όρους παράδοσης, συμπεριλαμβανομένου διαφορετικού κόστους μεταφοράς.

([381]) Βλ. επίσης σημείο 3.7.2.1 σχετικά με το όφελος.

([382]) Πάροχος δεδομένων και εκδότης πληροφοριών της αγοράς για την αλυσίδα εφοδιασμού συσσωρευτών ιόντων λιθίου σε ηλεκτρικά οχήματα (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([383]) Διαθέσιμες περιφέρειες ήταν η Βόρεια Αμερική, η Ασία, η Κίνα και η Ευρώπη.

(848) Προκειμένου να υπολογίσει αντίστοιχο δείκτη αναφοράς για στοιχεία συσσωρευτών NMC εκτός Κίνας ([384]), η Επιτροπή χρησιμοποίησε μια μέση τιμή αναφοράς σταθμισμένη με βάση τη ζήτηση για τις επιμέρους χημικές συστάσεις των συσσωρευτών NMC στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων, όπως αναφέρεται από το BMI. Ελλείψει δείκτη αναφοράς για τα στοιχεία συσσωρευτών LFP εκτός Κίνας, θεωρήθηκε εύλογο να καθοριστεί η τιμή αυτή με την εφαρμογή της αναλογίας του δείκτη αναφοράς στοιχείων συσσωρευτών NMC εντός και εκτός Κίνας ([385]).

(849) Προκειμένου να υπολογίσει αντίστοιχο δείκτη αναφοράς για τις συστοιχίες μπαταριών, η Επιτροπή χρησιμοποίησε δείκτες αναφοράς για στοιχεία συσσωρευτών LFP και NMC εκτός Κίνας που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις ανωτέρω και εφάρμοσε την αναλογία στοιχείων προς συστοιχία, με βάση δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες που δημοσιεύθηκαν από το BNEF ([386]). Η αναλογία στοιχείων προς συστοιχία επιβεβαιώθηκε από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης που υποβλήθηκαν από έναν από τους συνεργαζόμενους ομίλους.

(850) Το όφελος για τον όμιλο Geely υπολογίστηκε με τη συνεκτίμηση της διαφοράς μεταξύ του ποσού που πράγματι καταβλήθηκε από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος για συσσωρευτές (στοιχεία, δομοστοιχεία και συστοιχίες) και του ποσού που θα έπρεπε κανονικά καταβληθεί βάσει του καθορισμένου δείκτη αναφοράς.

(851) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 815, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δύο συνδεδεμένοι προμηθευτές συσσωρευτών πωλούσαν συσσωρευτές προς εξαγωγή σε σημαντικά υψηλότερη τιμή από την τιμή στην οποία οι ίδιοι συσσωρευτές πωλούνταν στην κινεζική εγχώρια αγορά.

(852) Παρότι δεν κατέστη δυνατό να εξαχθεί ακριβές συμπέρασμα όσον αφορά τις αγορές συσσωρευτών που πραγματοποίησε ο όμιλος SAIC λόγω της έλλειψης συνεργασίας, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.3.2, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, τουλάχιστον, οι 4 κύριοι προμηθευτές συσσωρευτών ήταν κρατικοί, μέλη της CBIA και/ή συνδέονταν στενά με αυτή μέσω της CATL. Διαπιστώθηκε ότι ο όμιλος Geely αγόραζε πάνω από το 65 % των συσσωρευτών του από εταιρείες που ήταν μέλη μίας από αυτές τις δύο ενώσεις. Βάσει των ανωτέρω, και ελλείψει τυχόν άλλων πληροφοριών, θεωρήθηκε ότι τα εν λόγω στοιχεία ήταν αντιπροσωπευτικά της κατάστασης της εγχώριας αγοράς συσσωρευτών στην Κίνα.

(853) Κατά συνέπεια, θεωρήθηκε ότι οι δύο μη καθετοποιημένοι παραγωγοί του δείγματος αγόραζαν τους συσσωρευτές τους από βασικούς φορείς που θεωρούνται «δημόσιοι οργανισμοί» ή ιδιωτικούς φορείς στους οποίους έχει αναθέσει ή δοθεί εντολή από την κινεζική κυβέρνηση και ότι οι Κινέζοι παραγωγοί BEV επωφελήθηκαν από συσσωρευτές που πωλήθηκαν έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού.

(854) Επιπλέον, λόγω της μερικής άρνησης συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν διέθετε κρίσιμες πληροφορίες για την κατάσταση της αγοράς στην Κίνα όσον αφορά τους προμηθευτές συσσωρευτών και για τις πιθανές προσαρμογές που έπρεπε να γίνουν.

(855) Σ' αυτή τη βάση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συνθήκες που επικρατούν στην κινεζική αγορά δεν δικαιολογούσαν προσαρμογές, δεδομένης της έλλειψης συνθηκών της αγοράς στη χώρα καταγωγής, και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 στοιχείο δ) σημείο ii) του βασικού κανονισμού, και, ως εκ τούτου, υπολόγισε τον δείκτη αναφοράς χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που περιγράφεται ανωτέρω.

β) *Ατομικός χαρακτήρας*

(856) Η δέσμη μέτρων που εφάρμοσε η κινεζική κυβέρνηση προοριζόταν να ωφελήσει αποκλειστικά τον κλάδο παραγωγής NEV, στον οποίο ανήκουν τα BEV, καθώς οι επίμαχοι συσσωρευτές που υπόκεινται στα μέτρα χρησιμοποιούνται μόνο από τον κλάδο παραγωγής NEV.

Επιπλέον, οι ειδικές νομικές πράξεις και τα διάφορα έγγραφα που καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i) προσδιορίζουν σαφώς τον κλάδο παραγωγής BEV ως δικαιούχο των εν λόγω μέτρων.

(857) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού δεν είναι γενικά διαθέσιμες, αλλά έχουν ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Επιπλέον, κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλε στοιχεία που να υποδεικνύουν ότι η εν λόγω μορφή επιδοτήσεων βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια ή προϋποθέσεις κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού.

([384]) Ο δείκτης αναφοράς εκτός Κίνας βασίστηκε στις τιμές που ισχύουν στη Βόρεια Αμερική, την Ευρώπη και την Ασία, εξαιρουμένης έτσι της Κίνας.

([385]) Στην Κίνα, ο δείκτης αναφοράς βασίστηκε στις τιμές που ίσχυαν στην Κίνα. Ο δείκτης αναφοράς εκτός Κίνας βασίστηκε στις τιμές που ισχύουν στη Βόρεια Αμερική, την Ευρώπη και την Ασία, εξαιρουμένης έτσι της Κίνας.

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

γ) *Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης*

(858) Η Επιτροπή ανέλυσε τις τιμές σε kW/h και έλαβε υπόψη τη χημική σύσταση (NMC έναντι LFP), τον τύπο συσσωρευτή (δομοστοιχείο έναντι συστοιχίας) και τη σχέση. Σ' αυτή τη βάση, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι τιμές αγοράς από συνδεδεμένες εταιρείες ήταν κατά μέσο όρο ([387]) υψηλότερες από τις τιμές αγοράς από μη συνδεδεμένους προμηθευτές. Η διαφορά αυτή υπερέβαινε το 8 % και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και το 20 % για ορισμένους συνδυασμούς χημικής σύστασης / τύπου συσσωρευτή.

(859) Λαμβανομένων υπόψη των διαφορών αυτών, η Επιτροπή ανέλυσε τα στοιχεία του φακέλου σχετικά με την τιμή μεταφοράς προκειμένου να διαπιστώσει αν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι οι εν λόγω συναλλαγές πραγματοποιήθηκαν υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Ωστόσο, τα στοιχεία του φακέλου, δηλαδή οι υποβληθείσες συμφωνίες τιμών και συμβάσεις δεν περιλάμβαναν στοιχεία σχετικά με το θέμα αυτό. Στο πλαίσιο αυτό και ελλείψει ισχυρισμού εκ μέρους του ομίλου Geely ότι οι εν λόγω συναλλαγές πραγματοποιήθηκαν υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να χρησιμοποιήσει τις εν λόγω τιμές και τις αντικατέστησε με την τιμή που καταβλήθηκε ανά kw/h για παρόμοια προϊόντα σε μη συνδεδεμένους προμηθευτές. Σε περιπτώσεις όπου ορισμένες εταιρείες του ομίλου Geely δεν αγόρασαν από μη συνδεδεμένους προμηθευτές, χρησιμοποιήθηκε η μέση σταθμισμένη τιμή ανά kw/h για παρόμοια προϊόντα σε επίπεδο ομίλου Geely. Η σύγκριση αυτή πραγματοποιήθηκε σε kw/h με συνεκτίμηση της χημικής σύστασης του συσσωρευτή, δηλαδή LFP και NMC, και του τύπου του συσσωρευτή (στοιχείο, δομοστοιχείο ή συστοιχία). Ελλείψει εφαρμοστέου δείκτη αναφοράς για τα δομοστοιχεία, χρησιμοποιήθηκε ως συντηρητική εναλλακτική ο δείκτης αναφοράς για την τιμή των στοιχείων. Οι δείκτες αναφοράς βασίστηκαν στις τιμές των στοιχείων συσσωρευτή που προέρχονταν από το BMI ([388]), λαμβανομένων υπόψη των μέσων τιμών στοιχείων LFP ή NMC εκτός Κίνας κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, όπως καθορίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις ανωτέρω.

(860) Λαμβανομένης υπόψη της μερικής άρνησης συνεργασίας από τον όμιλο SAIC όσον αφορά την προμήθεια συσσωρευτών και των αντίστοιχων δεδομένων, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.3.1.4, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία. Στο πλαίσιο αυτό, στηρίχθηκε σε σημαντικό όγκο αγορών από τον άλλο όμιλο του δείγματος που αγόραζε συσσωρευτές. Από τις εξετασθείσες συναλλαγές εξαιρέθηκαν ορισμένοι συσσωρευτές που προορίζονταν για μοντέλα BEV τα οποία δεν ήταν παρόμοια με εκείνα που πωλούσε η SAIC.

Παροχή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

Εταιρική επωνυμία	Ποσοστό επιδότησης
Όμιλος Geely	10,32 %
Όμιλος SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Παροχή LFP από το κράτος έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

(861) Όπως προαναφέρθηκε, ένας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος (όμιλος BYD) είναι καθετοποιημένος. Ως εκ τούτου, για τον εν λόγω όμιλο, η Επιτροπή εξέτασε αν η παροχή βασικών πρώτων υλών για την παραγωγή συσσωρευτών που χρησιμοποιούνται στα μοντέλα που κατασκευάζονται από αυτόν θα μπορούσε να ισοδυναμεί με αντισταθμίσιμη επιδότηση. Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή εστίασε την έρευνα αυτή στο κύριο βασικό κατασκευαστικό στοιχείο που χρησιμοποιείται για τους συσσωρευτές, το LFP, το οποίο αντιπροσωπεύει πάνω από το 25 % του κόστους παραγωγής του συσσωρευτή.

(862) Για να αποδειχθεί η ύπαρξη αντισταθμίσιμης επιδότησης, πρέπει να υπάρχουν τρία στοιχεία σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 του βασικού κανονισμού: 1) χρηματοδοτική συνεισφορά, 2) όφελος και 3) ατομικός χαρακτήρας. Η Επιτροπή θα εξετάσει τα στοιχεία αυτά κατωτέρω.

3.7.2.2.1. *Χρηματοδοτική συνεισφορά*

α) Προμηθευτές LFP που ενεργούν ως «δημόσιοι οργανισμοί»

(863) Η Επιτροπή ανέλυσε πρώτα κατά πόσον θα μπορούσε να διαπιστωθεί ότι οι προμηθευτές LFP ισοδυναμούν με δημόσιους οργανισμούς, προκειμένου η παροχή αυτής της βασικής πρώτης ύλης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού να καταλογιστεί στην κινεζική κυβέρνηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Όπως εξηγείται λεπτομερώς στο σημείο 3.5.1, αιτιολογικές σκέψεις 409-418, το νομικό κριτήριο για την

([387]) Κατά τη σύγκριση των τιμών μεταξύ συνδεδεμένων και μη συνδεδεμένων προμηθευτών λήφθηκε υπόψη ο όγκος των αγορών προκειμένου να υπολογιστεί μια σταθμισμένη μέση διαφορά τιμής.

([388]) Πάροχος δεδομένων και εκδότης πληροφοριών της αγοράς για την αλυσίδα εφοδιασμού συσσωρευτών ιόντων λιθίου σε ηλεκτρικά οχήματα (EV), https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

ύπαρξη δημόσιου οργανισμού πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με τη νομολογία του ΠΟΕ. Με βάση τη σχετική νομολογία που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 409 έως 418, το κατά πόσον οι παραγωγοί συντελεστών παραγωγής στην Κίνα που ασχολούνται με την παροχή συντελεστών παραγωγής είναι «δημόσιοι οργανισμοί» (δηλαδή οντότητες που διαθέτουν, ασκούν ή τους έχει εκχωρηθεί η εξουσία να ασκούν κρατικές λειτουργίες) θα πρέπει να εξετάζεται με δέουσα συνεκτίμηση i) του νομικού και οικονομικού περιβάλλοντος που επικρατεί στη χώρα στην οποία δραστηριοποιούνται οι οντότητες που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας, ii) της σχέσης μεταξύ των εν λόγω οντοτήτων και της κυβέρνησης, και iii) των βασικών χαρακτηριστικών και λειτουργιών των σχετικών οντοτήτων.

i) *Νομικό και οικονομικό περιβάλλον που επικρατεί στη ΛΔΚ*

(864) Στις αιτιολογικές σκέψεις 704-758, η Επιτροπή εξέτασε ήδη το νομικό και οικονομικό περιβάλλον που επικρατεί στην Κίνα, καταδεικνύοντας τον τρόπο με τον οποίο από τους συντελεστές παραγωγές (συμπεριλαμβανομένων των πρώτων υλών όπως το LFP) μέχρι τους συντελεστές παραγωγής ενδιάμεσου σταδίου (όπως οι συσσωρευτές), η κινεζική κυβέρνηση έχει θεσπίσει ένα πλαίσιο που διασφαλίζει ότι οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής συμμορφώνονται με τους στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV. Τα σχετικά μέτρα που έλαβε η κινεζική κυβέρνηση για την επίτευξη του στόχου πολιτικής της για τη στήριξη των κύριων κλάδων παραγωγής σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού BEV προς όφελος των παραγωγών BEV, συμπεριλαμβανομένων τόσο των βασικών πρώτων υλών προηγούμενου σταδίου που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή συσσωρευτών όσο και των συσσωρευτών, καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i).

(865) Ειδικότερα, ο «νόμος για τους ορυκτούς πόρους» και οι «κανόνες για την εφαρμογή του νόμου για τους ορυκτούς πόρους» (αιτιολογική σκέψη 723) καταδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο το κράτος θεωρεί ότι οι ορυκτοί πόροι ανήκουν στο κράτος και ότι η κυβέρνηση έχει πλήρη έλεγχο επί της κατανομής των πόρων και μπορεί να καθορίσει ποιος αποκτά τα δικαιώματα εξόρυξης και τα όρια του τι εξορύσσεται. Το 14ο πενταετές πρόγραμμα για τις πρώτες ύλες (αιτιολογική σκέψη 714) υποστηρίζει τη δημιουργία ενός συστήματος αποθεμάτων ορυκτών πόρων στο πλαίσιο του οποίου το κράτος και οι επιχειρήσεις εργάζονται από κοινού. Συνολικά, η κινεζική κυβέρνηση έχει δημιουργήσει ένα σύστημα στο πλαίσιο του οποίου μπορεί να ασκεί πλήρη έλεγχο επί των ορυκτών πόρων.

(866) Παρέχονται επίσης διάφορα κίνητρα στους προμηθευτές πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή συσσωρευτών, όπως φορολογικά κίνητρα (αιτιολογική σκέψη 721), ταμεία καθοδήγησης, ανταμοιβές, δεσμεύσεις μετοχικού κεφαλαίου (αιτιολογική σκέψη 720).

(867) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το σιδηροφωσφορικό λίθιο δεν υπόκειται σε επιστροφή ΦΠΑ 13 % κατά την εξαγωγή, γεγονός που το καθιστά φθηνότερο και άφθονο για εγχώρια κατανάλωση σε σύγκριση με τις εξαγωγές (αιτιολογική σκέψη 753). Αποδεικτικά στοιχεία για την παρέμβαση της κινεζικής κυβέρνησης στην τιμολόγηση των πρώτων υλών για οχήματα νέων μορφών ενέργειας εντοπίστηκαν σε δηλώσεις του MIIT στον Τύπο το 2022 (αιτιολογική σκέψη 750), όταν η κυβέρνηση δεσμεύτηκε να επαναφέρει την τιμή των πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται σε NEV (συμπεριλαμβανομένου του λιθίου) σε λογικά επίπεδα.

(868) Όλα τα ανωτέρω καταδεικνύουν ότι η κινεζική κυβέρνηση έχει θεσπίσει σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο μια σειρά πολιτικών και μέτρων που στοχεύουν τους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής προκειμένου να στηρίξει τελικά τον κλάδο BEV. Όλοι αυτοί οι συντελεστές παραγωγής αποτελούν σημαντικό μέρος του κόστους παραγωγής BEV. Ως αποτέλεσμα αυτών των πολιτικών της κινεζικής κυβέρνησης που διασφαλίζουν σταθερή και άφθονη προσφορά των εν λόγω συντελεστών παραγωγής, σε συνδυασμό με φθηνότερες τιμές, οι παραγωγοί BEV επωφελούνται από επιδοτήσεις με τη μορφή σημαντικής μείωσης του κόστους, κάτι που τους επιτρέπει να πωλούν BEV σε φθηνότερες τιμές, μεταξύ άλλων στην αγορά της Ένωσης.

α) *Σχέση μεταξύ των προμηθευτών LFP και της κινεζικής κυβέρνησης*

(869) Αφού ανέλυσε το νομικό και οικονομικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργούν οι προμηθευτές συντελεστών παραγωγής, το οποίο υπαγορεύεται σε μεγάλο βαθμό από τους στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV μέσω των προμηθευτών συντελεστών παραγωγής, η Επιτροπή ανέλυσε επίσης τα χαρακτηριστικά της κινεζικής εγχώριας αγοράς LFP, τα αποδεικτικά στοιχεία της κρατικής παρουσίας/ιδιοκτησίας σε προμηθευτές συντελεστών παραγωγής, καθώς και άλλες ενδείξεις ότι η κινεζική κυβέρνηση ασκούσε ουσιαστικό έλεγχο στις εν λόγω οντότητες (συμπεριλαμβανομένων των οργανωτικών χαρακτηριστικών τους, των αλυσίδων της εξουσίας λήψης αποφάσεων και της συνολικής σχέσης με την κινεζική κυβέρνηση).

(870) Το LFP είναι ένας τύπος λιθίου που προέρχεται από ανθρακικό λίθιο. Ενώ το ανθρακικό λίθιο μπορεί να προέρχεται από προμηθευτές τόσο εντός όσο και εκτός Κίνας —οι περισσότερες κινεζικές εισαγωγές ανθρακικού λιθίου προέρχονται από τη Χιλή και την Αργεντινή ([389])— σύμφωνα με πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στο διαδίκτυο, περίπου το 75 % του

([389]) Με βάση τις στατιστικές της βάσης δεδομένων Global Trade Atlas (GTA) για τις εισαγωγές της Κίνας, κωδικός ΕΣ 28369100, από τον Οκτώβριο του 2022 έως τον Σεπτέμβριο του 2023.

παγκόσμιου εξευγενισμού λιθίου πραγματοποιείται στην Κίνα ([390]). Αυτό σημαίνει ότι ο κόσμος εξαρτάται από την Κίνα για τον εξευγενισμό λιθίου και η δεσπόζουσα θέση της Κίνας στην αγορά αυτή της επιτρέπει να είναι φορέας καθορισμού των τιμών στη διεθνή σκηνή. Αυτό επιβεβαιώθηκε περαιτέρω από τα στοιχεία σχετικά με τις εισαγωγές LFP που πραγματοποιούσε η Κίνα από τον υπόλοιπο κόσμο, τα οποία έδειξαν ότι ασήμαντες ποσότητες LFP προέρχονταν από τρίτες χώρες ([391]).

(871) Η Επιτροπή δεν μπόρεσε να βρει περισσότερες πληροφορίες στον δημόσιο τομέα σχετικά με την κρατική ιδιοκτησία και τον έλεγχο της αγοράς προμηθευτών LFP στο σύνολό της. Δεδομένης της έλλειψης συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση, όπως εξηγείται αναλυτικότερα στο σημείο 3.3.1.2, και από τον όμιλο BYD όσον αφορά τον κύριο συνδεδεμένο προμηθευτή του, όπως εξηγείται στο σημείο 3.3.4, η Επιτροπή μπόρεσε να συναγάγει το συμπέρασμα ότι είναι πιθανό ο βαθμός κρατικής ιδιοκτησίας και ελέγχου επί των προμηθευτών LFP να είναι σημαντικότερος από το επίπεδο των διαθέσιμων σχετικών πληροφοριών.

(872) Στο πλαίσιο αυτό, οι πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στο διαδίκτυο σχετικά με το μερίδιο αγοράς των παραγωγών λιθίου στην Κίνα ([392]) έδειξαν ότι οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τον όμιλο BYD θα μπορούσαν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικές της κινεζικής εγχώριας αγοράς. Η Επιτροπή εξέτασε τις πληροφορίες που υπέβαλε ο μοναδικός καθετοποιημένος παραγωγός του δείγματος (ο όμιλος BYD), θεωρώντας ότι είναι αντιπροσωπευτικές ολόκληρης της κινεζικής αγοράς LFP. Η Επιτροπή εντόπισε εννέα προμηθευτές LFP στον όμιλο BYD. Σε περιπτώσεις που η Επιτροπή δεν μπόρεσε να βρει πληροφορίες στον δημόσιο τομέα, χρειάστηκε να συναγάγει συμπεράσματα βάσει του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού.

(873) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι και οι εννέα Κινέζοι προμηθευτές λιθίου ήταν εγκατεστημένοι στην Κίνα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην κινεζική αγορά LFP κυριαρχούσαν οι εγχώριοι προμηθευτές.

(874) Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι δραστηριότητες των προμηθευτών LFP ρυθμίζονται από τις ίδιες μη ανεξάρτητες ενώσεις με τους παραγωγούς συσσωρευτών, δηλαδή τη CBIA και τη CIAPS ([393])· στο πλαίσιο αυτό, για τους προμηθευτές LFP ισχύουν οι ίδιες διατάξεις που καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1. Όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 773, η CBIA και η CIAPS δεν δημοσιεύουν τον πλήρη κατάλογο των μελών στο διαδίκτυο. Η Επιτροπή μπόρεσε να εξακριβώσει τη συμμετοχή των εταιρειών στη CBIA, τη CIAPS και άλλες ενώσεις του κλάδου παραγωγής, εξετάζοντας τις ετήσιες εκθέσεις τους και άλλες πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στο διαδίκτυο, όπως τον κατάλογο των μελών των εκτελεστικών οργάνων τους. Ελλείψει πληροφοριών από την κινεζική κυβέρνηση, καθώς και επίσημων δημόσιων στοιχείων που να καλύπτουν τον πλήρη κατάλογο των μελών της CBIA και της CIAPS, η Επιτροπή θεώρησε ότι ακόμη περισσότεροι προμηθευτές θα μπορούσαν να είναι μέλη αυτών των ενώσεων. Πράγματι, μεταξύ των εννέα προμηθευτών LFP στον όμιλο BYD, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τουλάχιστον δύο από αυτούς ήταν μέλη της CBIA και εν μέρει κρατικής ιδιοκτησίας. Διαπιστώθηκε επίσης ότι δύο άλλοι προμηθευτές ανήκαν εν μέρει στο κράτος. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση, μία από τις εν μέρει κρατικές εταιρείες τελούσε επίσης υπό διαχείριση ως επιχείρηση με κρατικά ίδια κεφάλαια ([394]). Μια άλλη εταιρεία διαπιστώθηκε ότι ήταν μέλος της CIAPS. Η κρατική επιχείρηση και τα άλλα μέλη της CBIA και της CIAPS αντιπροσώπευαν το 90 % της συνολικής ποσότητας LFP που παρασχέθηκε στον παραγωγό-εξαγωγέα του δείγματος και έως το 92 % της συνολικής αξίας κατά την περίοδο έρευνας. Ένας από τους μεγαλύτερους προμηθευτές δεν ήταν μόνο μέλος της CBIA, αλλά και μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου της. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι αρκετοί προμηθευτές LFP, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής ποσότητας LFP που προμηθεύεται η BYD, ενώ παράλληλα αποτελούν ορισμένους από τους μεγαλύτερους παράγοντες της αγοράς, ήταν μέλη της CBIA και/ή της CIAPS.

(875) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην κινεζική εγχώρια αγορά LFP κυριαρχούν σε μεγάλο βαθμό εγχώριοι προμηθευτές οι οποίοι είναι, σε μεγάλο βαθμό, μέλη μη ανεξάρτητων ενώσεων, όπως η CBIA, η CIAPS και η ένωση του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών της Hunan, και/ή κρατικοί.

([390]) Βλ. «The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts» (Η μάχη για να σπάσει η κυριαρχία της Κίνας στην κατασκευή συσσωρευτών, σε 5 διαγράμματα), Bloomberg, 1η Δεκεμβρίου 2022, διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/

([391]) Με βάση τα στατιστικά στοιχεία της GTA για τις εισαγωγές της Κίνας, κωδικός ΕΣ 28429040, από τον Οκτώβριο του 2022 έως τον Σεπτέμβριο του 2023.

([392]) Βλ. «China's phosphate iron production (January-August) Top 10 list» [Παραγωγή σιδηροφωσφορικού λιθίου από την Κίνα (Ιανουάριος-Αύγουστος) Οι 10 κορυφαίες εταιρείες], ESCN, 16 Οκτωβρίου 2023. Διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: 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, σ. 29.

([394]) Βλ. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, σ. 82.

(876) Η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω τη σχέση μεταξύ της κινεζικής κυβέρνησης και των προμηθευτών LFP, προκειμένου να διαπιστώσει αν η κυβέρνηση ασκούσε ουσιαστικό έλεγχο στις υπό εξέταση οντότητες και τη συμπεριφορά τους στην αγορά.

(877) Η Επιτροπή ανακάλυψε επίσης στοιχεία που αποδεικνύουν την επιρροή του ΚΚΚ μέσω της κομματικής οικοδόμησης σε ορισμένους από τους κύριους προμηθευτές LFP στον όμιλο BYD. Όπως και στην περίπτωση της CATL (αιτιολογική σκέψη 786), το καταστατικό τριών προμηθευτών LFP στον όμιλο BYD περιείχε ειδικές διατάξεις σχετικά με τη σύσταση οργανώσεων του ΚΚΚ και κομματικές δραστηριότητες εντός της εταιρείας.

(878) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το 89 % της συνολικής ποσότητας LFP που παρασχέθηκε στον όμιλο BYD και έως το 91 % της συνολικής αξίας κατά την περίοδο έρευνας προέρχονταν από προμηθευτές LFP που αποτελούσαν μέλη της CBIA και/ή της CIAPS. Ένας άλλος βασικός προμηθευτής LFP ανήκε επίσης εν μέρει στο κράτος και, σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις του, τελούσε υπό διαχείριση ως επιχείρηση με κρατικά ίδια κεφάλαια.

(879) Με βάση α) το επίπεδο ελέγχου που ασκεί η κινεζική κυβέρνηση στις ενώσεις του κινεζικού κλάδου παραγωγής, όπως αναλύθηκε στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο ii) (δηλαδή στη CBIA και τη CIAPS), και β) το γεγονός ότι οι περισσότεροι από τους Κινέζους εγχώριους παραγωγούς LFP διαπιστώθηκε ότι αποτελούσαν μέλη τους, ανήκαν στο κράτος ή διοικούνταν ως επιχείρηση με κρατικά ίδια κεφάλαια (αιτιολογική σκέψη 873), και γ) το γεγονός ότι το καταστατικό αρκετών προμηθευτών LFP περιείχε διατάξεις σχετικά με τη σύσταση οργανώσεων του ΚΚΚ εντός της εταιρείας (αιτιολογική σκέψη (876), η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αγορά LFP κυριαρχείται από διάφορες εταιρείες τις οποίες διαχειρίζεται και ελέγχει το κράτος μέσω της συμμετοχής τους σε ενώσεις του κλάδου όπως η CBIA και η CIAPS. Δεδομένης της παρουσίας στη διοίκηση των ενώσεων, καθώς και της καθοδήγησης των επιχειρηματικών τους αποφάσεων, η κινεζική κυβέρνηση είναι σε θέση να ασκεί ουσιαστικό έλεγχο στους προμηθευτές συσσωρευτών, μεταξύ άλλων και μέσω της συμμετοχής τους στη CBIA και τη CIAPS.

β) *Βασικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες των προμηθευτών λιθίου*

(880) Ελλείψει πληροφοριών από την κινεζική κυβέρνηση σχετικά με τον αριθμό και άλλες πληροφορίες σχετικά με τις επίσημες ενδείξεις κρατικής ιδιοκτησίας και ελέγχου των εγχώριων προμηθευτών λιθίου και συσσωρευτών για BEV, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 28 του βασικού κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή ανέλυσε την κατάσταση των προμηθευτών λιθίου που αναφέρθηκαν από τον μοναδικό καθετοποιημένο παραγωγό του δείγματος (ο όμιλος BYD). Σε περιπτώσεις που η Επιτροπή δεν μπόρεσε να βρει πληροφορίες στον δημόσιο τομέα, χρειάστηκε να συναγάγει συμπεράσματα βάσει του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού.

(881) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ορισμένοι από τους εν λόγω προμηθευτές ανήκαν άμεσα ή έμμεσα εν μέρει στο κράτος. Ειδικότερα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο κύριος προμηθευτής LFP στον όμιλο BYD, η Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, ανήκε εν μέρει στο κράτος, δεδομένου ότι τουλάχιστον το 21,9 % των μετοχών της ανήκε σε κρατικές οντότητες το 2022 ([395]). Παρά την προφανή αυτή μερική κρατική ιδιοκτησία, η εν λόγω εταιρεία διοικούνταν ως κρατική επιχείρηση συμμετοχών ([396]). Διαπιστώθηκε επίσης ότι τρεις άλλοι προμηθευτές του ομίλου BYD ανήκαν εν μέρει άμεσα ή έμμεσα στο κράτος ([397]). Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης την παρουσία και τη διάχυτη επιρροή των μελών και οργανώσεων του ΚΚΚ σε πολλούς προμηθευτές LFP της BYD. Το πλαίσιο εντός του οποίου δραστηριοποιούνται οι οργανώσεις του ΚΚΚ σε εταιρείες και ο σκοπός τους περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 785 και 786. Οι προμηθευτές λιθίου του ομίλου BYD, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν πάνω από το 90 % της αγοράς LFP σε αξία ή όγκο, διαπιστώθηκε ότι ανήκουν σε κλαδικές ενώσεις που ενεργούν ως «δημόσιοι οργανισμοί» κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ και η συμμετοχή στην ένωση παρείχε την ίδια δημόσια εξουσία στα μέλη της.

(882) Η Επιτροπή αξιολόγησε αν οι προμηθευτές LFP διαθέτουν κρατική εξουσία και αν ασκούν την εξουσία αυτή κατά την εκτέλεση κρατικών λειτουργιών. Τα αποδεικτικά στοιχεία έδειξαν ότι οι προμηθευτές LFP τηρούν και εφαρμόζουν τους στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης που ορίζονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i) και, ως εκ τούτου, εκτελούν κυβερνητικές λειτουργίες.

([395]) Βλ. http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, σ. 76.
([396]) Βλ. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, σ. 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF, σ. 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, σ. 88.

(883) Δεδομένης της έλλειψης συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση (βλ. σημείο 3.2.3), η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί σε πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στο διαδίκτυο. Η Επιτροπή εντόπισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι προμηθευτές LFP αναλαμβάνουν εθνικά καθήκοντα, για παράδειγμα, στην επαρχία Anju (πόλη Suining, Sichuan) και στη Yunnan. Τα δύο αυτά έργα αφορούν τις θυγατρικές της Hunan Yuneng New Energy Materials, του μεγαλύτερου παραγωγού LFP στην Κίνα ([398]), του οποίου οι κυριότεροι πελάτες είναι η BYD και η CATL ([399]). Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας τόσο η BYD όσο και η CATL ήταν μεταξύ των μετόχων της Hunan Yuneng New Energy Materials, μαζί με έναν κρατικό όμιλο ([400]).

(884) Η επαρχία Suining είναι ιδιαίτερα σημαντική για τα αποθέματα λιθίου της. Όπως καλύφθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 724, η Επιτροπή ανακάλυψε στοιχεία που αποδεικνύουν την ύπαρξη εθνικών σχεδίων τα οποία περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ετήσια παραγωγή, τους στόχους κέρδους και τους αναπτυξιακούς στόχους, π.χ., έως το 2025, ετήσια παραγωγή άνω των 800 000 τόνων υλικού θετικού ηλεκτροδίου και άνω των 500 000 τόνων πρόδρομου υλικού θετικού ηλεκτροδίου. Στο πλαίσιο αυτό, το 2021 η Hunan Yuneng New Energy Materials, ο κορυφαίος παραγωγός LFP της Κίνας, και η πόλη Suining υπέγραψαν συμφωνία για την κατασκευή έργου που θα παράγει 110 000 τόνους υλικού θετικού ηλεκτροδίου λιθίου ετησίως ([401]). Πρόκειται για μία από τις διάφορες συμφωνίες που υπογράφηκαν με άλλες εταιρείες στον τομέα των συσσωρευτών για την κατασκευή της *«βιομηχανικής πρωτεύουσας λιθίου της Κίνας»*, η οποία αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους του σχεδίου της Suining.

(885) Το 2021 η Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials υπέγραψε συμφωνία με τη δημοτική διοίκηση της Anning για τη δημιουργία γραμμής παραγωγής στο βιομηχανικό πάρκο της Anning ([402]). Η Yunnan Yuneng είναι μια ακόμη θυγατρική της Hunan Yuneng New Energy Materials που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 883. Η συμφωνία αυτή αποτελεί μέρος του ευρύτερου πλαισίου συμφωνιών για την κατασκευή της νέας περιοχής Dianzhong· όπως αναφέρεται στον ιστότοπο της κυβέρνησης της επαρχίας Yunnan, *«Το **τριετές σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη της νέας βιομηχανίας συσσωρευτών νέων μορφών ενέργειας στην επαρχία Yunnan (2022-2024)** («σχέδιο δράσης Yunnan») [η επισήμανση του συντάκτη] αναφέρει σαφώς ότι βιομηχανικές βάσεις για την κατασκευή συσσωρευτών νέων μορφών ενέργειας θα κατασκευαστούν στη νέα περιοχή Dianzhong και σε άλλες περιοχές. Η κομματική επιτροπή εργασίας και η κομματική επιτροπή διαχείρισης του νέου χώρου εδραίωσαν αμέσως τον στόχο της "δημιουργίας στην Anning νέου βιομηχανικού συμπλέγματος για συσσωρευτές νέων μορφών ενέργειας σε επίπεδο 100 δισεκατομμυρίων" για τον σχεδιασμό ολόκληρης της βιομηχανικής αλυσίδας. Εστίαση στην παραγωγή βασικών υλικών, όπως θετικά και αρνητικά ηλεκτρόδια, διαφράγματα, φύλλο χαλκού / φύλλο αλουμινίου, ηλεκτρολύτες, κελύφη και άλλα βοηθητικά υλικά για συσσωρευτές νέων μορφών ενέργειας, με έμφαση στην πρωτοποριακή παραγωγή και κατασκευή στοιχείων συσσωρευτών και συστοιχιών μπαταριών, ακριβή προώθηση των επενδύσεων και επιδίωξη της δημιουργίας ενός πλήρους χώρου συλλογής βιομηχανικών αλυσίδων, καθώς και επιδίωξη της δημιουργίας ενός σημαντικού εθνικού βιομηχανικού συμπλέγματος πράσινων συσσωρευτών νέων μορφών ενέργειας στην περιοχή Anning έως το τέλος του "14ου πενταετούς προγράμματος"»* ([403]). Έτσι, με βάση τα στοιχεία που εντοπίστηκαν, η κατασκευή γραμμών παραγωγής στο βιομηχανικό πάρκο της Anning αποσκοπεί επίσης στην επίτευξη των στόχων που περιέχονται στο σχέδιο δράσης της Yunnan.

(886) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω κατά πόσον το γεγονός ότι οι προμηθευτές LFP διέθεταν κρατική εξουσία και θεωρούνταν «δημόσιοι οργανισμοί» είχε αντίκτυπο στις τιμές για τους Κινέζους εγχώριους παραγωγούς BEV.

(887) Ελλείψει συνεργασίας από οποιονδήποτε μη συνδεδεμένο ή συνδεδεμένο προμηθευτή λιθίου, όπως εξηγείται στο σημείο 3.3.1.2, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία. Ως προς αυτό, υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη διάρθρωση της εγχώριας αγοράς συσσωρευτών, καθώς και σχετικά με τον μηχανισμό τιμολόγησης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία και θεώρησε ότι οι πληροφορίες που παρείχε ο καθετοποιημένος παραγωγός του δείγματος ήταν ενδεικτικές για την κατάσταση στην κινεζική εγχώρια αγορά LFP.

([398]) Βλ. «China strengthens LFP investments in 2023, but structural surplus looms (Η Κίνα ενισχύει τις επενδύσεις σε LFP το 2023, αλλά το διαρθρωτικό πλεόνασμα καραδοκεί), S&P Global, 9 Μαΐου 2023, διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms

([399]) Βλ. «Cathode Supplier Yuneng's Revenue 2022 Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80 %» (Τα έσοδα της Yuneng, προμηθευτή υλικών καθόδου, το 2022 αγγίζουν τα 42,8 δισ. RMB, με τις CTAL και BYD να αντιπροσωπεύουν πάνω από το 80 %), Energy Trend, 24 Απριλίου 2023, διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html

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

([401]) Βλ. https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html

([402]) Η κεντρική νέα περιοχή της Yunnan επιταχύνει τη δημιουργία νέου βιομηχανικού συμπλέγματος συσσωρευτών νέων μορφών ενέργειας, κυβέρνηση της επαρχίας Yunnan, 8 Ιουλίου 2022, διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html

([403]) Ό.π.

(888) Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα στην αιτιολογική σκέψη 795 ότι τόσο η CBIA όσο και η CIAPS διαθέτουν κρατική εξουσία να ρυθμίζουν και να κατευθύνουν την οικονομική συμπεριφορά των μελών τους προς όφελος του κλάδου παραγωγής BEV και ότι οι δραστηριότητες των προμηθευτών LFP ρυθμίζονται επίσης από τις ίδιες μη ανεξάρτητες ενώσεις (βλ. αιτιολογική σκέψη 873).

(889) Το LFP είναι ένα είδος λιθίου που προέρχεται από ανθρακικό λίθιο, και η δεσπόζουσα θέση της Κίνας στον εξευγενισμό του σημαίνει ότι η δεσπόζουσα θέση της Κίνας στην αγορά αυτή της επιτρέπει να είναι φορέας καθορισμού των τιμών στη διεθνή σκηνή. Όπως ήδη περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 869, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Κίνα εισήγαγε οριακές ποσότητες LFP ([404]), γεγονός που αποδεικνύει ότι οι Κινέζοι εγχώριοι προμηθευτές είναι φορείς καθορισμού των τιμών και δεν ακολουθούν τις τιμές, καθώς και ότι διαθέτουν διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την τιμολογιακή συμπεριφορά τους, λαμβανομένης υπόψη της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η Κίνα στον εξευγενισμό LFP.

(890) Αυτό επιβεβαιώθηκε περαιτέρω από το γεγονός ότι το 100 % των προμηθευτών LFP του ομίλου BYD είχαν την έδρα τους στη ΛΔΚ.

(891) Όσον αφορά τις ίδιες τις τιμές, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η μέση μηνιαία τιμή αγοράς για LFP από τον μοναδικό καθετοποιημένο παραγωγό BEV μειώθηκε κατά [40-60 %] κατά την περίοδο έρευνας, ενώ η μέση μηνιαία τιμή εξαγωγής του ίδιου προϊόντος καταγωγής ΛΔΚ παρέμεινε σταθερή κατά την ίδια περίοδο ([405]). Η εν λόγω μείωση των τιμών παρατηρήθηκε για όλους τους κύριους προμηθευτές LFP στον όμιλο BYD. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτό επιβεβαιώνει ότι η κινεζική κυβέρνηση, μέσω του ισχύοντος μηχανισμού, ιδίως των ενώσεων του κλάδου και των μέτρων στήριξης των παραγωγών LFP, διασφαλίζει ότι το LFP παρέχεται στους παραγωγούς BEV σε φθηνές τιμές και ότι οι προμηθευτές LFP ακολουθούν αυστηρά τον ισχύοντα μηχανισμό τιμών. Οι παραγωγοί LFP υποχρεούνται να ασκούν κρατικές λειτουργίες κατά την παροχή LFP στους εγχώριους παραγωγούς, και όχι να ενεργούν ως λογικοί οικονομικοί φορείς.

(892) Όσον αφορά τον κύριο προμηθευτή της BYD, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η σύμβασή του με τον όμιλο BYD περιείχε διάταξη σχετικά με την τιμή η οποία εξασφάλιζε ότι θα επωφελούνταν από την πλέον ευνοϊκή προσφορά ([406])· δηλ. ότι δεν θα κατέβαλλε υψηλότερη τιμή από οποιονδήποτε άλλον πελάτη της Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Η διάταξη αυτή επιβεβαιώνεται επίσης στο φυλλάδιο της αρχικής δημόσιας προσφοράς που εκδόθηκε από την ίδια εταιρεία και όπου αναφέρεται ότι «*το συμβαλλόμενο μέρος Α [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] υπόσχεται να παράσχει στο συμβαλλόμενο μέρος Β [όμιλος BYD] τους πλέον ευνοϊκούς όρους προσφοράς για σιδηροφωσφορικό λίθιο (συμπεριλαμβανομένης της ποσότητας και της τιμές προμήθειας), και η σχετική τιμή δεν θα είναι υψηλότερη από τη χαμηλότερη τιμή παρόμοιων προϊόντων που πωλούνται από το συμβαλλόμενο μέρος Α σε οποιουσδήποτε άλλους πελάτες*» ([407]). Στο ίδιο έγγραφο αναγνωρίστηκε επίσης ότι η BYD ήταν στρατηγικός επενδυτής της Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Επιπλέον, παρότι η CATL είναι τόσο στρατηγικός επενδυτής όσο και σημαντικός πελάτης της Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ([408]), η Επιτροπή διαπίστωσε στην αιτιολογική σκέψη 801 ότι το καταστατικό της προβλέπει ότι «*η τιμολόγηση της συναλλαγής με συνδεδεμένα μέρη καθορίζεται από το κράτος*» ([409]). Ως εκ τούτου, λαμβανομένης υπόψη της σχέσης μεταξύ των δύο εταιρειών και ελλείψει άλλων αποδεικτικών στοιχείων που να υποδεικνύουν το αντίθετο, η Επιτροπή έκρινε ότι η τιμή που κατέβαλλε η CATL για το LFP είχε καθοριστεί από το κράτος. Αυτό καλύπτει σημαντικό μερίδιο του LFP που αγοράστηκε στην κινεζική αγορά και προοριζόταν για τους παραγωγούς BEV, δεδομένου ότι η CATL είναι ο μεγαλύτερος «ανεξάρτητος» παραγωγός συσσωρευτών στην Κίνα ([410]).

(894) Κατά συνέπεια, λαμβανομένου υπόψη ότι η Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd είναι υποχρεωμένη να παρέχει στον όμιλο BYD τους ευνοϊκότερους όρους προμήθειας για LFP όσον αφορά τις τιμές, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 891, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η CATL και ο όμιλος BYD, οι δύο μεγαλύτεροι παραγωγοί συσσωρευτών στην κινεζική αγορά, αγόραζαν LFP στην πλέον ευνοϊκή τιμή που καθορίστηκε από το κράτος χάρη σε έναν μηχανισμό τιμών που σχεδιάστηκε από την κινεζική κυβέρνηση για να ωφελήσει τον κλάδο παραγωγής BEV.

([404]) Με βάση τα στατιστικά στοιχεία της GTA για τις εισαγωγές της Κίνας, κωδικός ΕΣ 28429040, από τον Οκτώβριο του 2022 έως τον Σεπτέμβριο του 2023.

([405]) Με βάση τα στατιστικά στοιχεία της GTA για τις εξαγωγές της Κίνας, κωδικός ΕΣ 28429040, από τον Οκτώβριο του 2022 έως τον Σεπτέμβριο του 2023.

([406]) Αυτό σημαίνει ότι οι όροι του προμηθευτή έναντι της BYD δεν πρέπει να είναι λιγότερο ευνοϊκοί από τους όρους που παρέχει ο εν λόγω προμηθευτής σε άλλους πελάτες. Για παράδειγμα, η τιμή για τον προμηθευτή της BYD δεν πρέπει να είναι υψηλότερη από την τιμή προς άλλους πελάτες για το ίδιο προϊόν.

([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, σ. 1.1.384

([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, σ. 1.1.47

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

([410]) Έκθεση Rhodium, σ. 41.

(895) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι προμηθευτές LFP δεν είναι ελεύθεροι να καθορίζουν τις τιμές σύμφωνα με τις συνήθεις παραμέτρους της αγοράς και να μεγιστοποιούν τα κέρδη τους. Αυτό καταδεικνύεται όχι μόνο από την παρέμβαση της κινεζικής κυβέρνησης στην αγορά, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 750, αλλά και από τον μηχανισμό καθορισμού των τιμών που ωφελεί τους κύριους οικονομικούς φορείς του κλάδου παραγωγής συσσωρευτών και BEV, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 891 έως 893. Τα ανωτέρω επιβεβαιώνουν ότι οι προμηθευτές LFP παρέχουν στους παραγωγούς BEV τον εν λόγω συντελεστή παραγωγής έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, προσποριζόντας έτσι όφελος στους παραγωγούς BEV.

γ) *Συμπέρασμα*

(896) Με βάση τις πληροφορίες που αναλύθηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προμηθευτές LFP διαθέτουν κρατι+κή εξουσία και ασκούν κρατικές λειτουργίες. Λόγω των σχεδίων της κινεζικής κυβέρνησης και των εφαρμοστέων μηχανισμών αυστηρού ελέγχου και εποπτείας που διέπουν τις ενώσεις, οι πράξεις των εν λόγω ενώσεων και των μελών τους, καθώς και των άλλων προμηθευτών, είναι στην πραγματικότητα πράξεις της κινεζικής κυβέρνησης.

(897) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι οι εταιρείες που προμηθεύουν φωσφορικό λίθιο είναι επίσης επιφορτισμένες με κρατική εξουσία και ασκούν κρατικές λειτουργίες, δεδομένου ότι πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης που καλύπτονται στο σημείο 3.7.2 αντί να ενεργούν σύμφωνα με τις αρχές της ελεύθερης αγοράς προκειμένου να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Οι εταιρικές αποφάσεις και η διαχείρισή τους επηρεάζονται σαφώς από τις εν λόγω πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για την προμήθεια LFP σε φθηνότερες ή καθορισμένες τιμές για την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV, καθώς και για την τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τους στόχους παραγωγής και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να θεωρηθούν έκφραση ιδιωτικής συμπεριφοράς σε μια οικονομία της ελεύθερης αγοράς. Τα αποδεικτικά στοιχεία που εντοπίστηκαν σχετικά με την τιμολόγηση στην εγχώρια αγορά και την τιμολογιακή συμπεριφορά στην εξαγωγική αγορά έναντι της εγχώριας αγοράς επιβεβαιώνουν περαιτέρω ότι οι παραγωγοί LFP στην Κίνα συμμορφώνονται με τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης και όχι με τις αρχές της ελεύθερης αγοράς.

(898) Τα χαρακτηριστικά της κινεζικής εγχώριας αγοράς και οι μηχανισμοί τιμολόγησης που εφαρμόζονται και παρακολουθούνται από τις ενώσεις συσσωρευτών, τα μέλη τους και τους προμηθευτές LFP επιβεβαιώνουν περαιτέρω το συμπέρασμα ότι διαθέτουν κρατική εξουσία και ασκούν κρατικές λειτουργίες.

(899) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι η κινεζική κυβέρνηση δημιούργησε ένα περιβάλλον στο οποίο το LFP παρεχόταν σε καθετοποιημένους παραγωγούς BEV και παραγωγούς συσσωρευτών, όπως η CATL, η οποία ενεργεί ως δημόσιος οργανισμός που εφαρμόζει την κυβερνητική πολιτική, έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ενώσεις συσσωρευτών, συμπεριλαμβανομένων της CBIA και της CIAPS, τα μέλη των εν λόγω ενώσεων και όλοι οι άλλοι προμηθευτές συσσωρευτών και λιθίου θεωρούνται επίσης δημόσιοι οργανισμοί κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 1.1 στοιχείο α) 1) της συμφωνίας ΕΑΜ, καθώς δεν έχουν άλλη επιλογή από το να συμμορφωθούν με τους πρωταρχικούς στόχους πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης υπέρ των παραγωγών BEV.

β) Παραγωγοί LFP που ενεργούν ως ιδιωτικοί φορείς οι οποίοι έχουν λάβει ανάθεση καθηκόντων ή εντολή από την κινεζική κυβέρνηση

(900) Πέραν του συμπεράσματος ότι οι παραγωγοί LFP αποτελούν «δημόσιους οργανισμούς» για τους σκοπούς του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε επίσης εναλλακτικά κατά πόσον η κινεζική κυβέρνηση παρείχε χρηματοδοτική συνεισφορά αναθέτοντας σε παραγωγούς LFP (ως ιδιωτικούς φορείς) ή δίνοντάς τους την εντολή να παρέχουν συσσωρευτές στους παραγωγούς BEV έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού.

(901) Η ανάλυση αυτή πραγματοποιείται με βάση το εφαρμοστέο νομικό πρότυπο που καλύπτεται στις αιτιολογικές σκέψεις 822-826. Η Επιτροπή εξέτασε καταρχήν αν η στήριξη που παρείχε η κινεζική κυβέρνηση στον κλάδο BEV με τη μορφή παροχής LFP έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού αποτελεί πράγματι στόχο των διαφόρων επίμαχων κρατικών μέτρων και όχι απλώς «παράπλευρο αποτέλεσμα» της άσκησης της γενικής κανονιστικής εξουσίας. Στο πλαίσιο της έρευνας εξετάστηκε ιδίως αν οι χαμηλότερες τιμές του LFP που διαπιστώθηκαν αποτελούσαν μέρος των κυβερνητικών στόχων ή αν οι χαμηλότερες τιμές ήταν απλώς «μη σκοπούμενο» επακόλουθο των γενικότερων κρατικών ρυθμίσεων. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διάφορες παρεμβάσεις της κινεζικής κυβέρνησης είχαν ως στόχο να στηρίξουν τον κλάδο παραγωγής BEV και ότι οι χαμηλότερες τιμές LFP των συσσωρευτών αποτελούσαν επιδιωκόμενο στόχο των εν λόγω μέτρων, τα οποία με τη σειρά τους επιβλήθηκαν μέσω των ενώσεων του κλάδου οι οποίες έχουν την υποχρέωση να τηρούν και να επιβάλλουν τα εν λόγω σχέδια.

(902) Η κινεζική κυβέρνηση έλαβε σειρά μέτρων καθ' όλη τη διάρκεια των ετών για την επίτευξη του στόχου πολιτικής της. Στο σημείο 3.2 περιγράφεται λεπτομερώς το σχετικό ιστορικό και πλαίσιο και εξηγείται η σημασία που αποδίδει η κινεζική κυβέρνηση στην ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV και των κλάδων παραγωγής που τον περιβάλλουν.

(903) Ο κλάδος παραγωγής LFP, μαζί με τον κλάδο των συσσωρευτών, υποστηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στην Κίνα. Υπάρχει μεγάλος αριθμός κανονισμών, που έχουν εκδοθεί από διάφορους κυβερνητικούς φορείς για την εποπτεία κάθε πτυχής του τομέα των συσσωρευτών, καθώς και των υλικών τους προηγούμενου σταδίου, όπως καταδεικνύεται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i), και ιδίως στον «Νόμο για τους ορυκτούς πόρους» και στους «Κανόνες για την εφαρμογή του νόμου για τους ορυκτούς πόρους» (αιτιολογική σκέψη 723) και στο 14ο πενταετές πρόγραμμα για τις πρώτες ύλες (αιτιολογική σκέψη 714). Επιπλέον, αποδεικτικά στοιχεία για την παρέμβαση της κινεζικής κυβέρνησης στην τιμολόγηση των πρώτων υλών για οχήματα νέων μορφών ενέργειας εντοπίστηκαν σε δηλώσεις του MIIT στον Τύπο το 2022 (αιτιολογική σκέψη 750), όταν η κυβέρνηση δεσμεύτηκε να επαναφέρει την τιμή των πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται σε NEV (συμπεριλαμβανομένου του λιθίου) σε λογικά επίπεδα.

(904) Επιπλέον, η Επιτροπή έχει ήδη διαπιστώσει ότι οι ενώσεις του κινεζικού κλάδου παραγωγής (δηλαδή η CBIA και η CIAPS) δεν είναι ανεξάρτητες ενώσεις του κλάδου, υπό το πρίσμα του επιπέδου ελέγχου που ασκεί η κινεζική κυβέρνηση επ' αυτών (αιτιολογικές σκέψεις 777-784) και των λειτουργιών που επιτελούν, γεγονός που αποδεικνύει ότι διαθέτουν κρατική εξουσία (αιτιολογικές σκέψεις 791-798). Ειδικότερα, τα μέλη της CIAPS έχουν την εξουσία να «*ενισχύουν την αυτοπειθαρχία του κλάδου*» και να «*ρυθμίζουν την ένωση, τον κλάδο παραγωγής και τη συμπεριφορά των μελών*», ενώ τα μέλη της CBIA έχουν την εξουσία να «*συντονίζουν ζητήματα που προκύπτουν στην παραγωγή, τις πωλήσεις και τις εξαγωγές από τις εταιρείες*». Ως εκ τούτου, αυτές οι δύο ενώσεις ασκούν κρατικές λειτουργίες, δεδομένου ότι ο ρόλος τους είναι να εφαρμόζουν τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για την παροχή LFP σε φθηνότερες τιμές προς όφελος του εγχώριου κλάδου παραγωγής BEV και να επιβλέπουν ότι όλοι οι σχετικοί προμηθευτές συμμορφώνονται πλήρως με αυτές.

(905) Αυτό επιβεβαιώνει ότι οι προμηθευτές LFP δεν ενεργούν ως φορείς της ελεύθερης αγοράς στην κινεζική εγχώρια αγορά και δεν λαμβάνουν οικονομικά ορθολογικές αποφάσεις, όπως καταδεικνύεται από την τάση των εγχώριων τιμών και των τιμών εξαγωγής του LFP (αιτιολογική σκέψη 919), σύμφωνα με την οποία οι εγχώριες τιμές και οι τιμές εξαγωγής ακολουθούν εντελώς διαφορετικές τάσεις. Πράγματι, η παράλογη συμπεριφορά τους δείχνει ότι κατευθυνόταν από τις πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης για παροχή LFP σε φθηνότερες τιμές στον εγχώριο κλάδο παραγωγής BEV. Αυτό επιβεβαιώνεται περαιτέρω από τα πορίσματα της αιτιολογικής σκέψης 892 ανωτέρω, σύμφωνα με τα οποία η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πλειονότητα των τιμών του LFP στην αγορά, δηλαδή το LFP που αγόραζαν η CATL και η BYD από συνδεδεμένους προμηθευτές, καθορίζονται άμεσα και έμμεσα από το κράτος.

(906) Επιπλέον, η Επιτροπή εντόπισε στοιχεία στις εθνικές και τοπικές πολιτικές που αποδεικνύουν ότι οι προμηθευτές LFP είναι επιλέξιμοι για μια σειρά μέτρων στήριξης, τα οποία καλύπτονται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i). Υπενθυμίζεται ότι κανένας προμηθευτής προηγούμενου σταδίου δεν συνεργάστηκε στην παρούσα έρευνα και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να εξακριβώσει αν οι προμηθευτές LFP ήταν αποδέκτες των μέτρων στήριξης που παρατίθενται στο σημείο 3.7.2.1.1 υποσημείο i). Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο κύριος προμηθευτής LFP της BYD, η Hunan Yuneng New Energy Materials, επωφελήθηκε από ευρύ φάσμα άμεσων επιχορηγήσεων επιπλέον των πλεονεκτημάτων σε επίπεδο φόρου εισοδήματος που μπορεί να αποκομίσει χάρη στο πιστοποιητικό της ως επιχείρηση υψηλής τεχνολογίας ([411]).

(907) Σε αυτή τη βάση και δεδομένου του πλαισίου στήριξης που δημιούργησε η κινεζική κυβέρνηση, είναι εύλογο να συναχθεί το συμπέρασμα ότι και άλλοι προμηθευτές LFP θα επωφελούνταν από τα εν λόγω κίνητρα, με αποτέλεσμα η κινεζική κυβέρνηση να μπορεί να κατευθύνει περαιτέρω τις εταιρείες να αυξήσουν και να στηρίξουν την εγχώρια προμήθεια LFP υπέρ της ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής BEV.

(908) Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 873, οι προμηθευτές LFP που ήταν μέλη της CBIA και/ή της CIAPS αντιπροσώπευαν πάνω από το 90 % της συνολικής ποσότητας LFP που παρεχόταν στον όμιλο BYD και πάνω από το 90 % της συνολικής αξίας κατά την περίοδο έρευνας. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι προαναφερθείσες ενώσεις του κινεζικού κλάδου παραγωγής δεν είναι ανεξάρτητες ενώσεις που ενεργούν σύμφωνα με τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας, αλλά οντότητες που καθοδηγούνται από την κινεζική κυβέρνηση και τελούν υπό τη διαχείρισή της μέσω του Κρατικού Συμβουλίου [βλ. σημείο 3.7.2.1.1 στοιχείο α) υποσημείο ii)]. Ειδικότερα, διαπιστώθηκε ότι και οι δύο ενώσεις αναλαμβάνουν καθήκοντα που ανατίθενται από την κυβέρνηση (αιτιολογικές σκέψεις 781 και 783) και ο ρόλος τους είναι να συνδράμουν την κυβέρνηση στην εφαρμογή των κυβερνητικών πολιτικών και στη ρύθμιση της συμπεριφοράς των μελών τους. Το γεγονός ότι οι ενώσεις και τα μέλη τους έχουν την εξουσία να «*ενισχύουν την αυτοπειθαρχία του κλάδου*» και να «*ρυθμίζουν την ένωση, τον κλάδο παραγωγής και τη συμπεριφορά των μελών*», και, στην περίπτωση του CBIA συγκεκριμένα, να «*συντονίζουν ζητήματα που προκύπτουν στην παραγωγή, τις πωλήσεις και τις εξαγωγές από τις εταιρείες*» δείχνει ότι οι ενώσεις είναι δημόσιοι οργανισμοί στους οποίους η κινεζική κυβέρνηση έχει αναθέσει να κατευθύνουν τα μέλη τους να προσαρμόζουν τις οικονομικές αποφάσεις τους προς όφελος του κλάδου παραγωγής BEV.

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

(909) Η Επιτροπή, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, έκρινε ότι η κινεζική κυβέρνηση ανέλαβε «πιο ενεργό ρόλο από απλές πράξεις παρότρυνσης», όπως απαιτείται από το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο του ΠΟΕ ([412]). Τα μέτρα που έλαβε η κινεζική κυβέρνηση περιορίζουν την ελευθερία δράσης των παραγωγών LFP, περιορίζοντας στην πράξη τις επιχειρηματικές τους αποφάσεις στο σε ποια τιμή θα πωλήσουν το προϊόν τους, όπως καταδεικνύεται στα σχέδια που καλύπτονται στο σημείο 3.2, προς όφελος του κλάδου παραγωγής BEV. Ο ρόλος της κινεζικής κυβέρνησης υπερέβη κατά πολύ μια συνηθισμένη παρέμβαση ρυθμιστή της αγοράς. Τα σχετικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών στις εξαγωγές LFP και των μέτρων στήριξης των προμηθευτών LFP, όχι μόνο ρύθμιζαν γενικές πτυχές της αγοράς, αλλά επέβαλλαν συγκεκριμένη συμπεριφορά στους προμηθευτές LFP. Όλα αυτά τα μέτρα ελήφθησαν προκειμένου οι προμηθευτές LFP να παρέχουν LFP σε φθηνότερες τιμές προς όφελος του κλάδου BEV. Η πρόθεση αυτή κατέστη σαφής μέσω πολυάριθμων δηλώσεων πολιτικής και πράξεων που καλύπτονται στα σημεία 3.7.2.1.1 και 3.7.2.2.1.

(910) Υποχρεώνοντας τους προμηθευτές LFP να συμμορφωθούν με τα εν λόγω μέτρα, τα οποία με τη σειρά τους επιβλήθηκαν μέσω των ενώσεων του κλάδου που έχουν την υποχρέωση να τηρούν και να επιβάλλουν τα εν λόγω σχέδια, η κινεζική κυβέρνηση τους στέρησε τη δυνατότητα να επιλέγουν ελεύθερα τις στρατηγικές πώλησής τους σύμφωνα με τις παραμέτρους της αγοράς. Με άλλα λόγια, τα μέτρα αυτά συνιστούν σαφώς «αποδείξιμη σχέση» μεταξύ της ενέργειας της κυβέρνησης και της συμπεριφοράς των εταιρειών παραγωγής συσσωρευτών. Η κινεζική κυβέρνηση χρησιμοποίησε τις εταιρείες παραγωγής συσσωρευτών ως εντεταλμένους για τη στήριξη των παραγωγών BEV.

(911) Τέλος, η Επιτροπή αξιολόγησε αν η παροχή LFP από τους παραγωγούς δεν διαφέρει κατ' ουσίαν απ' ό,τι θα είχε πράξει η ίδια η κυβέρνηση. Η Επιτροπή έκρινε ότι αυτό ισχύει. Αντί να παρέχεται το LFP απευθείας στον κλάδο παραγωγής BEV προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι δημόσιας πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης για την τόνωση της ανάπτυξης του εν λόγω κλάδου παραγωγής, η κινεζική κυβέρνηση, μέσω μιας δέσμης μέτρων, παρακινεί ιδιωτικές οντότητες να το πράξουν για λογαριασμό της. Επιπλέον, στον βαθμό που η εν λόγω παροχή αγαθών από την κυβέρνηση περιλαμβάνει κάποιες δαπάνες (όπως η χορήγηση επιδοτήσεων για τους συντελεστές παραγωγής ή η απώλεια εσόδων που συνεπάγεται η παροχή αγαθών έναντι ανεπαρκούς αμοιβής), η ενέργεια αυτή θα πρέπει να θεωρείται τυπική πράξη που κανονικά υπάγεται στην αρμοδιότητα του Δημοσίου.

(912) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η δέσμη μέτρων που θεσπίστηκε από την κινεζική κυβέρνηση συνεπαγόταν χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή παροχής LFP από το Δημόσιο στους Κινέζους παραγωγούς BEV έναντι τιμήματος μικρότερου από το κανονικό, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iv) του βασικού κανονισμού.

3.7.2.2.2. *Όφελος, ατομικός χαρακτήρας και υπολογισμός του ύψους της επιδότησης*

α) Όφελος

(913) Όπως εξηγείται στο σημείο 3.3.1.2, κανένας μη συνδεδεμένος παραγωγός-προμηθευτής LFP ή συσσωρευτών δεν υπέβαλε πληροφορίες στην Επιτροπή απαντώντας στο ειδικό ερωτηματολόγιο που απευθυνόταν στους προμηθευτές συντελεστών παραγωγής στην Κίνα. Ο συνδεδεμένος προμηθευτής LFP της BYD δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο και η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να αξιολογήσει αν η τιμή στην οποία ο όμιλος BYD αγόραζε LFP μπορούσε να θεωρηθεί ως τιμή υπό συνθήκες ανταγωνισμού.

(914) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έπρεπε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία δυνάμει του άρθρου 28 του βασικού κανονισμού προκειμένου να προσδιορίσει το επίπεδο του οφέλους για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος που αγόραζαν LFP και συσσωρευτές στην εγχώρια αγορά.

(915) Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα στις αιτιολογικές σκέψεις 895-898 ότι οι προμηθευτές LFP θεωρούνταν δημόσιοι οργανισμοί και/ή ιδιωτικές εταιρείες για τις οποίες το κράτος είχε προβεί σε ανάθεση και/ή εντολή.

(916) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2, το άρθρο 5 και το άρθρο 6 στοιχείο δ) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή υπολόγισε το ποσό των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων με βάση το όφελος που προσπορίστηκε ο αποδέκτης, όπως αυτό διαπιστώθηκε κατά την περίοδο της έρευνας.

(917) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε πρώτα κατά πόσον οι τιμές στην Κίνα θα μπορούσαν να αποτελέσουν κατάλληλο δείκτη αναφοράς.

(918) Λόγω της μερικής άρνησης συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση, η Επιτροπή δεν διέθετε κρίσιμες πληροφορίες για την κατάσταση της αγοράς στην Κίνα όσον αφορά τους προμηθευτές πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή συσσωρευτών και για τις πιθανές προσαρμογές που έπρεπε να γίνουν. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι επικρατούσες συνθήκες στην αγορά της ΛΔΚ ήταν στρεβλωμένες λόγω των εθνικών και τομεακών πολιτικών που εφαρμόζονται από τους οικονομικούς παράγοντες.

([412]) Έκθεση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου, DS 296, σημείο 115.

(919) Διάφορα παραδείγματα έντονης κρατικής παρέμβασης και στήριξης σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού BEV, τα οποία εμπόδισαν τον καθορισμό της τιμής βάσει της κανονικής δυναμικής της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι τιμές του κύριου συντελεστή παραγωγής που χρησιμοποιούταν στην παραγωγή συσσωρευτών, δηλαδή του LFP, θεωρήθηκε ότι δεν ήταν αγοραία τιμή, αλλά τιμή που επηρεάστηκε από την κυβέρνηση για την επίτευξη των στόχων πολιτικής της.

(920) Αυτό αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι οι εγχώριες τιμές στις οποίες η BYD αγόραζε LFP ήταν σημαντικά χαμηλότερες από την κινεζική τιμή εξαγωγής. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η απότομη πτωτική τάση (άνω του 30 %) που παρατηρήθηκε στην εγχώρια τιμή αγοράς για το LFP κατά την περίοδο έρευνας ήταν πλήρως αποσυνδεδεμένη από την εξέλιξη της τιμής εξαγωγής από τη ΛΔΚ στον υπόλοιπο κόσμο, η οποία παρέμεινε μάλλον σταθερή. Ως εκ τούτου, τα στοιχεία που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή έδειξαν όχι μόνο ότι η κινεζική κυβέρνηση, μέσω των ενώσεων και των μελών τους που ενεργούν ως δημόσιοι οργανισμοί, θέσπισε μηχανισμό τιμολόγησης για τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται για συσσωρευτές και ιδίως για το LFP, αλλά και οι επιπτώσεις του εν λόγω μηχανισμού ήταν ορατές στην κινεζική εγχώρια αγορά κατά την περίοδο έρευνας.

(921) Για τον λόγο αυτόν και μόνο, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εγχώριες τιμές του LFP στην Κίνα είναι στρεβλωμένες και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως δείκτης αναφοράς για τον προσδιορισμό του οφέλους.

(922) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έπρεπε να αναζητήσει κατάλληλους δείκτες αναφοράς εκτός χώρας.

(923) Σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο δ) δεύτερο εδάφιο σημείο ii) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή ανέλυσε τους μεγαλύτερους παραγωγούς LFP ως τις πλησιέστερες δυνατές προσεγγιστικές τιμές για μια μη στρεβλωμένη κινεζική εγχώρια τιμή.

(924) Δεδομένης της δεσπόζουσας θέσης της Κίνας στην αγορά όσον αφορά την παραγωγή LFP και του γεγονότος ότι δεν βρέθηκαν άλλες τιμές εκτός χώρας και, λαμβανομένης υπόψη της αδυναμίας σύγκρισης μεταξύ των κινεζικών εγχώριων τιμών και των τιμών εκτός χώρας, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στις τιμές εξαγωγής από την Κίνα προς τον υπόλοιπο κόσμο, οι οποίες δόθηκαν σε επίπεδο FOB. Ως εκ τούτου, οι τιμές αυτές θεωρήθηκαν κατάλληλος δείκτης αναφοράς υπό το πρίσμα των υφιστάμενων συνθηκών δεσπόζουσας θέσης για τον συγκεκριμένο τύπο λιθίου και της έλλειψης οποιουδήποτε άλλου εύλογου δείκτη αναφοράς. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εγχώριες τιμές του LFP ήταν χαμηλότερες από τις τιμές εξαγωγής προς τον υπόλοιπο κόσμο.

β) Ατομικός χαρακτήρας

(925) Η δέσμη μέτρων που εφαρμόζει η κινεζική κυβέρνηση για τη διασφάλιση της παροχής LFP έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, συμπεριλαμβανομένων των εξαγωγικών περιορισμών και της στήριξης των παραγωγών LFP για τη συμμόρφωση με τους στόχους και τα σχέδια πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης, ωφελεί μόνο ορισμένους κλάδους παραγωγής οι οποίοι αγοράζουν LFP. Επιπλέον, το LFP είναι ένας συγκεκριμένος τύπος εξευγενισμένου λιθίου για την παραγωγή συσσωρευτών που χρησιμοποιούνται σε BEV.

(926) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι επιδοτήσεις με τη μορφή παροχής LFP για την παραγωγή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού έχουν ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Οι επιδοτήσεις αυτές περιορίζονται σε μια κατηγορία επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, ιδίως σε εκείνες που χρησιμοποιούν το LFP ως συντελεστή παραγωγής. Επιπλέον, κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλε στοιχεία που να υποδεικνύουν ότι η εν λόγω μορφή επιδοτήσεων βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια ή προϋποθέσεις κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού.

γ) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(927) Η Επιτροπή συνέκρινε την εγχώρια τιμή στην οποία ο όμιλος BYD αγόραζε LFP κατά την περίοδο έρευνας με τη μέση κινεζική τιμή εξαγωγής κατά την ίδια περίοδο ([413]).

(928) Δεδομένου ότι για έναν από τους προμηθευτές LFP διαπιστώθηκε επίσης ότι ήταν συνδεδεμένη εταιρεία του ομίλου BYD για ένα διάστημα της περιόδου έρευνας, και ελλείψει απάντησης στο ερωτηματολόγιο από τον εν λόγω προμηθευτή, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.3.4, η Επιτροπή δεν διέθετε στοιχεία στον φάκελο που να αποδεικνύουν ότι οι τιμές που καθορίστηκαν από τον προμηθευτή προηγούμενου σταδίου και τον όμιλο BYD δεν επηρεάστηκαν από τη σχέση τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν διέθετε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω τιμές ήταν σύμφωνες με την αρχή του πλήρους ανταγωνισμού και, ως εκ τούτου, αντικατέστησε την τιμή αυτή με τη μέση τιμή αγοράς του LFP από μη συνδεδεμένους προμηθευτές.

([413]) Με βάση τα στατιστικά στοιχεία της GTA για τις εξαγωγές της Κίνας, κωδικός ΕΣ 28429040, από τον Οκτώβριο του 2022 έως τον Σεπτέμβριο του 2023.

(929) Το όφελος για την BYD υπολογίστηκε με σύγκριση των εγχώριων τιμών με την κινεζική τιμή εξαγωγής του LFP, δεδομένης της δεσπόζουσας θέσης της Κίνας στον εξευγενισμό αυτού του τύπου λιθίου. Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 400, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν διέθετε στον φάκελο αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με το αν οι αγορές LFP από τον συνδεδεμένο προμηθευτή είχαν πραγματοποιηθεί σε συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, η μέση τιμή από τον συνδεδεμένο προμηθευτή LFP αντικαταστάθηκε από τη μέση τιμή αγοράς που αντλήθηκε από μη συνδεδεμένους προμηθευτές. Δεν έγιναν προσαρμογές.

Παροχή λιθίου για την παραγωγή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

Εταιρική επωνυμία	Ποσοστό επιδότησης
Όμιλος BYD	7,35 %

3.8. **Διαφυγόντα έσοδα μέσω προγραμμάτων φοροαπαλλαγής και μείωσης φόρου**

1) *Μείωση φόρου εισοδήματος επιχειρήσεων (ΦΕΕ) για επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας,*

(930) Σύμφωνα με τον νόμο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας σχετικά με τον φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων (στο εξής: νόμος για τον ΦΕΕ), οι επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας στις οποίες το κράτος πρέπει να παρέχει νευραλγική στήριξη επωφελούνται από μειωμένο συντελεστή φορολογίας εισοδήματος επιχειρήσεων ύψους 15 % αντί για τον κανονικό φορολογικό συντελεστή ύψους 25 %.

α) Νομική βάση

(931) Η νομική βάση αυτού του προγράμματος είναι το άρθρο 28 του νόμου για τον ΦΕΕ και το άρθρο 93 των κανόνων εφαρμογής του νόμου της ΛΔΚ για τον φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων ([414]), καθώς και:

— η εγκύκλιος του Υπουργείου Επιστήμης και Τεχνολογίας, του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την αναθεώρηση και τη δημοσίευση διοικητικών μέτρων για την αναγνώριση των επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας (αριθ. 32 του 2016),

— η εγκύκλιος του Υπουργείου Επιστήμης και Τεχνολογίας, του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την αναθεώρηση και τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών για τη διαχείριση της διαπίστευσης επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας (αριθ. 195 του 2016),

— η ανακοίνωση της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την εφαρμογή των προτιμησιακών πολιτικών φορολόγησης εισοδήματος στις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας (ανακοίνωση αριθ. 24 του 2017),

— Ο κατάλογος τομέων υψηλής τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος, του 2016 ([415]).

(932) Επιπλέον, τον Ιανουάριο του 2021 η ΕΕΑΜ εξέδωσε την έκδοση του 2020 του «Καταλόγου των προωθούμενων κλάδων παραγωγής στη δυτική περιοχή» (διάταγμα αριθ. 40 του 2021), με ισχύ από την 1η Μαρτίου 2021. Προωθούμενες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε 12 δυτικές επαρχίες, αυτόνομες περιφέρειες και πόλεις μπορούν να επωφεληθούν από την προτιμησιακή πολιτική επιβολής φόρου εισοδήματος επιχειρήσεων με μειωμένο φορολογικό συντελεστή 15 %. Ο κατάλογος ενθαρρύνει τις επαρχίες Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Εσωτερική Μογγολία και Guangxi να αναπτύξουν τον κλάδο παραγωγής λιθίου. Ο χαλκός, το αλουμίνιο και ο γραφίτης περιλαμβάνονται επίσης στον κατάλογο.

(933) Το κεφάλαιο IV του νόμου για τον ΦΕΕ περιέχει διατάξεις σχετικά με την «προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση». Το άρθρο 25 του νόμου για τον ΦΕΕ, το οποίο αποτελεί εισαγωγή στο κεφάλαιο IV, ορίζει ότι «*το κράτος θα παρέχει ελαφρύνσεις ως προς τη φορολογία εισοδήματος σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε κλάδους ή έργα των οποίων η ανάπτυξη λαμβάνει ειδική υποστήριξη και ενθάρρυνση από το κράτος*». Το άρθρο 28 του νόμου για τον ΦΕΕ προβλέπει ότι «*ο συντελεστής του φόρου εισοδήματος για επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας που χρειάζονται ειδική στήριξη από το κράτος μειώνεται στο 15 %*».

([414]) Κανόνες εφαρμογής του νόμου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τον φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων (αναθεωρήθηκε το 2019) — Διάταγμα του Κρατικού Συμβουλίου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας αριθ. 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) Το άρθρο 93 των κανόνων εφαρμογής του νόμου για τον φόρο εισοδήματος των επιχειρήσεων διευκρινίζει τα εξής:

«Με τη φράση «σημαντικές επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος», όπως αναφέρεται στη ρήτρα 2 του άρθρου 28 του νόμου για τον φόρο εισοδήματος των επιχειρήσεων νοούνται οι επιχειρήσεις που είναι φορείς βασικών δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας και πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. *συμμορφώνονται με το πεδίο εφαρμογής των βασικών τομέων υψηλής και νέας τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος·*
2. *ο λόγος των εξόδων για έρευνα και ανάπτυξη προς τα έσοδα από πωλήσεις δεν είναι μικρότερος από τον καθορισμένο λόγο·*
3. *ο λόγος των εσόδων από τεχνολογίες/προϊόντα/υπηρεσίες υψηλής τεχνολογίας προς τα συνολικά έσοδα της επιχείρησης δεν είναι μικρότερος από τον καθορισμένο λόγο·*
4. *ο λόγος του τεχνικού προσωπικού προς το σύνολο των εργαζομένων της επιχείρησης δεν είναι μικρότερος από τον καθορισμένο λόγο·*
5. *άλλες προϋποθέσεις που προβλέπονται στα μέτρα για τη διαχείριση της ταυτοποίησης επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας.*

Μέτρα για τη διαχείριση της ταυτοποίησης επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και των βασικών τομέων υψηλής και νέας τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος διατυπώνονται από κοινού από τις υπηρεσίες τεχνολογίας, οικονομικών και φορολογίας υπό το Κρατικό Συμβούλιο και τίθενται σε ισχύ αφού εγκριθούν από το Κρατικό Συμβούλιο».

(935) Οι προαναφερθείσες διατάξεις ορίζουν σαφώς ότι ο μειωμένος συντελεστής φόρου εισοδήματος επιχειρήσεων προορίζεται για *«σημαντικές επιχειρήσεις υψηλής και νέας τεχνολογίας που θα υποστηριχθούν από το κράτος»*, οι οποίες είναι φορείς βασικών δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας και πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως ότι *«συμμορφώνονται με το πεδίο εφαρμογής των βασικών τομέων υψηλής και νέας τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος»*.

(936) Σύμφωνα με το άρθρο 11 των διοικητικών μέτρων για την αναγνώριση των επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας, για να αναγνωριστεί μια επιχείρηση ως υψηλής τεχνολογίας πρέπει να πληροί ταυτόχρονα ορισμένες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων είναι οι εξής: *«κατέχει τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, τα οποία διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην τεχνική υποστήριξη των κύριων προϊόντων (υπηρεσιών) της, μέσω ανεξάρτητης έρευνας, μεταβίβασης, επιχορήγησης, συγχωνεύσεων και εξαγορών κ.λπ.»* και *«η τεχνολογία η οποία διαδραματίζει καίριο ρόλο στην τεχνική υποστήριξη των κύριων προϊόντων (υπηρεσιών) της βρίσκεται εντός του προκαθορισμένου εύρους στους τομείς υψηλής τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος»*.

(937) Οι νευραλγικοί τομείς υψηλής τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος παρατίθενται στον κατάλογο τομέων υψηλής τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος, του 2016. Στο τμήμα «Ι. Ηλεκτρονικές πληροφορίες», σημείο 4 «Τεχνολογία επικοινωνίας» του εν λόγω καταλόγου γίνεται σαφής αναφορά σε *«δίκτυο οπτικής μετάδοσης»* και *«τεχνολογία συστημάτων οπτικής μετάδοσης»*, όπου εμπίπτουν τα καλώδια οπτικών ινών, ως τομείς υψηλής τεχνολογίας που υποστηρίζονται από το κράτος.

(938) Οι εταιρείες που αποκομίζουν όφελος από αυτό το μέτρο πρέπει να υποβάλλουν την οικεία φορολογική δήλωση εισοδήματος και τα σχετικά παραρτήματα. Το πραγματικό ποσό του οφέλους περιλαμβάνεται στη φορολογική δήλωση.

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(939) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι εταιρείες εντός των ομίλων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος χαρακτηρίστηκαν ως εταιρείες υψηλής τεχνολογίας κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας και, ως εκ τούτου, απέλαυαν μειωμένου συντελεστή ΦΕΕ ύψους 15 %.

γ) Όφελος

(940) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η επίμαχη αντιστάθμιση φόρου αποτελεί επιδότηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διότι παρέχεται από την κινεζική κυβέρνηση χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων που συνεπάγεται όφελος για τις οικείες εταιρείες. Το όφελος για τους αποδέκτες είναι ίσο με την εξοικονόμηση φόρων.

δ) Ατομικός χαρακτήρας

(941) Η εν λόγω επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, καθώς η ίδια η νομοθεσία περιορίζει την εφαρμογή του καθεστώτος αυτού μόνο σε επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένους τομείς προτεραιότητας υψηλής τεχνολογίας οι οποίοι καθορίζονται από το κράτος. Ο κλάδος παραγωγής BEV αποτελεί τέτοια προτεραιότητα υψηλής τεχνολογίας.

(942) Εκτός από τη μείωση του ΦΕΕ με βάση το καθεστώς επιχείρησης υψηλής τεχνολογίας, η μείωση του ΦΕΕ σε 15 % χορηγείται στους κατασκευαστές NEV (συμπεριλαμβανομένων των BEV) και βάσει κριτηρίων που σχετίζονται με τη φυσική τους θέση. Ειδικότερα, εάν μια επιχείρηση είναι εγκατεστημένη στη δυτική περιφέρεια, ο ΦΕΕ μπορεί να καταβληθεί με μειωμένο συντελεστή 15 %.

(943) Ως εκ τούτου, η νομοθεσία βάσει της οποίας λειτουργεί η χορηγούσα αρχή περιορίζει ρητά την πρόσβαση σε επιδότηση σε ορισμένους τομείς και γεωγραφικές περιοχές.

ε) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(944) Το ύψος της αντισταθμίσιμης επιδότησης υπολογίστηκε με βάση το όφελος που προσποριστηκαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Το εν λόγω όφελος υπολογίστηκε ως η διαφορά μεταξύ του συνολικού πληρωτέου φόρου σύμφωνα με τον κανονικό φορολογικό συντελεστή και του συνολικού πληρωτέου φόρου βάσει του μειωμένου φορολογικού συντελεστή.

(945) Το προσδιορισθέν ποσοστό της επιδότησης για το συγκεκριμένο καθεστώς ήταν 0,36 % για τον όμιλο BYD.

2) *Προτιμησιακή έκπτωση των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης προ φόρου*

(946) Η αντιστάθμιση φόρου για έρευνα και ανάπτυξη (Ε&Α) επιτρέπει στις εταιρείες να απολαμβάνουν προτιμησιακή φορολογική μεταχείριση για τις δραστηριότητές τους Ε&Α σε συγκεκριμένους τομείς προτεραιότητας υψηλής τεχνολογίας που καθορίζονται από το κράτος και εφόσον τηρούνται ορισμένα κατώτατα όρια δαπανών για Ε&Α.

(947) Ειδικότερα, όσον αφορά τις δαπάνες Ε&Α που πραγματοποιούνται από μια επιχείρηση κατά την άσκηση οποιασδήποτε δραστηριότητας Ε&Α, ένα επιπλέον 100 % του ποσού των δαπανών Ε&Α που όντως πραγματοποιήθηκαν εκπίπτει πριν από την καταβολή του φόρου, επιπλέον της έκπτωσης των πραγματικών δαπανών, όπως προβλέπεται, από την 1η Ιανουαρίου 2023, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω δαπάνες δεν μετατρέπονται σε άυλα στοιχεία ενεργητικού και περιλαμβάνονται στα τρέχοντα κέρδη και ζημίες.

(948) Εάν οι εν λόγω δαπάνες έχουν μετατραπεί σε άυλα στοιχεία ενεργητικού, οι δαπάνες αυτές μπορούν να αποσβεσθούν με συντελεστή 200 % του κόστους των άυλων στοιχείων ενεργητικού πριν από την καταβολή του φόρου από την 1η Ιανουαρίου 2023.

α) Νομική βάση

(949) Η νομική βάση του προγράμματος είναι το άρθρο 30 παράγραφος 1 του νόμου για τον ΦΕΕ και το άρθρο 95 των κανόνων εφαρμογής του νόμου της ΛΔΚ για τον φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων, καθώς και οι ακόλουθες ανακοινώσεις:

— Ανακοίνωση της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για θέματα σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της σταθμισμένης έκπτωσης των δαπανών Ε&Α προ φόρων (ανακοίνωση αριθ. 40 του 2017)·

— ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την περαιτέρω βελτίωση των πολιτικών όσον αφορά τη σταθμισμένη έκπτωση των δαπανών Ε&Α προ φόρων (ανακοίνωση αριθ. 7 του 2023)·

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(950) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εταιρείες των ομίλων του δείγματος απέλαυαν πρόσθετης έκπτωσης στις δαπάνες έρευνας και ανάπτυξης που πραγματοποιήθηκαν για την έρευνα και ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, νέων προϊόντων και νέων τεχνικών.

γ) Όφελος

(951) Η Επιτροπή θεώρησε ότι η επίμαχη αντιστάθμιση φόρου αποτελεί επιδότηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και του άρθρου 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διότι παρέχεται από την κινεζική κυβέρνηση χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων που συνεπάγεται όφελος για τις οικείες εταιρείες. Το όφελος για τους αποδέκτες είναι ίσο με την εξοικονόμηση φόρων.

δ) Ατομικός χαρακτήρας

(952) Η εν λόγω επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, καθώς η ίδια η νομοθεσία περιορίζει την εφαρμογή του μέτρου αυτού μόνο σε επιχειρήσεις οι οποίες πραγματοποιούν δαπάνες E&A σε ορισμένους τομείς προτεραιότητας υψηλής τεχνολογίας οι οποίοι καθορίζονται από το κράτος, όπως ο τομέας BEV. Ως εκ τούτου, η νομοθεσία βάσει της οποίας λειτουργεί η χορηγούσα αρχή περιορίζει ρητά την πρόσβαση σε επιδότηση σε ορισμένες επιχειρήσεις και τομείς.

ε) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(953) Το ύψος της αντισταθμίσιμης επιδότησης υπολογίστηκε με βάση το όφελος που προσποριστηκαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Το όφελος αυτό υπολογίστηκε ως η διαφορά μεταξύ του συνολικού πληρωτέου φόρου σύμφωνα με τον κανονικό φορολογικό συντελεστή και του συνολικού πληρωτέου φόρου μετά την πρόσθετη έκπτωση ύψους 100 % επί των πραγματικών δαπανών για E&A.

(954) Το ποσοστό επιδότησης για το συγκεκριμένο καθεστώς ορίστηκε σε 0,57 % για τον όμιλο BYD, 0,03 % για τον όμιλο Geely, και 1,53 % για τον όμιλο SAIC.

3) *Απαλλαγή των μερισμάτων που καταβάλλονται μεταξύ επιλέξιμων ημεδαπών επιχειρήσεων*

(955) Ο νόμος για τον ΦΕΕ παρέχει ελαφρύνσεις ως προς τη φορολογία εισοδήματος σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε κλάδους ή έργα των οποίων η ανάπτυξη λαμβάνει ειδική υποστήριξη και ενθάρρυνση από το κράτος και, συγκεκριμένα, απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος από επενδύσεις μετοχικού κεφαλαίου, όπως μερίσματα και πριμ, μεταξύ επιλέξιμων ημεδαπών επιχειρήσεων.

α) Νομική βάση

(956) Η νομική βάση του προγράμματος είναι το άρθρο 26 παράγραφος 2 του νόμου για τον ΦΕΕ, από κοινού με τους κανόνες εφαρμογής του νόμου της ΛΔΚ για τον φόρο εισοδήματος των επιχειρήσεων.

(957) Το άρθρο 25 του νόμου για τον ΦΕΕ, το οποίο αποτελεί εισαγωγή στο κεφάλαιο IV «Προτιμησιακές φορολογικές πολιτικές», ορίζει ότι «το κράτος θα παρέχει ελαφρύνσεις ως προς τη φορολογία εισοδήματος σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε κλάδους ή έργα των οποίων η ανάπτυξη λαμβάνει ειδική υποστήριξη και ενθάρρυνση από το κράτος». Επιπλέον, το άρθρο 26 παράγραφος 2 ορίζει ότι η φορολογική απαλλαγή εφαρμόζεται στα έσοδα από μετοχικές επενδύσεις μεταξύ «*επιλέξιμων επιχειρήσεων που έχουν φορολογική έδρα στη χώρα*», κάτι που φαίνεται να περιορίζει το πεδίο εφαρμογής της μόνο σε ορισμένες ημεδαπές επιχειρήσεις.

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(958) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ορισμένες εταιρείες των ομίλων του δείγματος απαλλάχθηκαν από τον φόρο εισοδήματος από μερίσματα που καταβάλλονται μεταξύ επιλέξιμων ημεδαπών επιχειρήσεων.

γ) Όφελος

(959) Η Επιτροπή θεώρησε ότι το καθεστώς αυτό συνιστά επιδότηση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διότι παρέχεται από την κινεζική κυβέρνηση χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων που συνεπάγεται όφελος για τις οικείες εταιρείες. Το όφελος για τους αποδέκτες είναι ίσο με την εξοικονόμηση φόρων.

δ) Ατομικός χαρακτήρας

(960) Η εν λόγω επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, καθώς η ίδια η νομοθεσία περιορίζει την εφαρμογή της απαλλαγής αυτής μόνο σε επιλέξιμες ημεδαπές επιχειρήσεις οι οποίες λαμβάνουν σημαντική στήριξη από το κράτος, το οποίο ενθαρρύνει επίσης την ανάπτυξή τους. Ως εκ τούτου, η νομοθεσία βάσει της οποίας λειτουργεί η χορηγούσα αρχή περιορίζει ρητά την πρόσβαση σε επιδότηση σε ορισμένες επιχειρήσεις και τομείς.

ε) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(961) Η Επιτροπή υπολόγισε το ύψος της επιδότησης εφαρμόζοντας τον κανονικό φορολογικό συντελεστή στο εισόδημα από μερίσματα που έχει αφαιρεθεί από το φορολογητέο εισόδημα.

(962) Το ποσοστό επιδότησης για το συγκεκριμένο καθεστώς ορίστηκε σε 0,17 % για τον όμιλο Geely και 1,09 % για τον όμιλο SAIC.

4) *Ταχύτερη απόσβεση του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από τις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας*

(963) Σύμφωνα με το άρθρο 32 του νόμου για τον ΦΕΕ, «*σε περίπτωση που η ταχύτερη απόσβεση πάγιων στοιχείων ενεργητικού μιας επιχείρησης είναι πράγματι αναγκαία λόγω της τεχνολογικής προόδου ή άλλων λόγων, μπορεί να μειωθεί ο αριθμός των ετών για την απόσβεση ή να εγκριθεί η μέθοδος της ταχύτερης απόσβεσης*».

α) Νομική βάση

(964) Η νομική βάση του προγράμματος είναι το άρθρο 32 του νόμου για τον ΦΕΕ, από κοινού με το άρθρο 98 των κανόνων εφαρμογής του νόμου της ΛΔΚ για τον φόρο εισοδήματος επιχειρήσεων, καθώς και οι ακόλουθες ανακοινώσεις:

— ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την περαιτέρω βελτίωση των πολιτικών φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων που εφαρμόζονται σε περίπτωση ταχύτερης απόσβεσης πάγιων στοιχείων ενεργητικού (ανακοίνωση αριθ. 106 του 2015)·

— ανακοίνωση σχετικά με θέματα που αφορούν την περαιτέρω βελτίωση των πολιτικών φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων για την επιτάχυνση της απόσβεσης πάγιων περιουσιακών στοιχείων (ανακοίνωση αριθ. 68 της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας του 2015)·

— ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας σχετικά με τις σχετικές πολιτικές φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων για την έκπτωση εξοπλισμού και μέσων (ανακοίνωση αριθ. 54 του 2018)·

— ανακοίνωση της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την εφαρμογή των σχετικών πολιτικών φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων για την αφαίρεση εξοπλισμού και μέσων (ανακοίνωση της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας αριθ. 46 του 2018)·

— ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής των προτιμησιακών πολιτικών για την ταχεία απόσβεση πάγιων στοιχείων ενεργητικού (ανακοίνωση αριθ. 66 του 2019)·

— ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την παράταση της περιόδου εφαρμογής ορισμένων προτιμησιακών φορολογικών πολιτικών (ανακοίνωση αριθ. 6 του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας το 2021)·

— ανακοίνωση του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας σχετικά με τις σχετικές πολιτικές φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων για την αφαίρεση εξοπλισμού και μέσων (ανακοίνωση αριθ. 37 του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας το 2023)

(965) Σύμφωνα με την ανακοίνωση για τις πολιτικές έκπτωσης του εξοπλισμού και των συσκευών για σκοπούς φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων [Capi Shui (2018) αριθ. 54], «*όταν η μοναδιαία αξία ενός στοιχείου εξοπλισμού ή συσκευής που αγοράστηκε πρόσφατα από επιχείρηση κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2018 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 δεν υπερβαίνει τα πέντε εκατομμύρια RMB, επιτρέπεται στην επιχείρηση να συμπεριλάβει την εν λόγω αξία στο κόστος και στις δαπάνες της τρέχουσας περιόδου σε κατ' αποκοπή βάση για την έκπτωση, κατά τον υπολογισμό του φορολογητέου εισοδήματός της, και δεν υποχρεούται πλέον να υπολογίζει την απόσβεση σε ετήσια βάση*». Η εν λόγω νομοθεσία δεν είναι ειδική για κάποιον κλάδο.

(966) Όσον αφορά τα στοιχεία ενεργητικού με μοναδιαία αξία άνω των 5 εκατ. RMB, εξακολουθούν να ισχύουν η ανακοίνωση για την προσαρμογή των πολιτικών φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων που εφαρμόζονται σε περίπτωση ταχύτερης απόσβεσης πάγιων στοιχείων ενεργητικού [Cai Shui (2014) αριθ. 75] και η ανακοίνωση για την περαιτέρω προσαρμογή των πολιτικών φορολογίας εισοδήματος των επιχειρήσεων που εφαρμόζονται σε περίπτωση ταχύτερης απόσβεσης πάγιων στοιχείων ενεργητικού [Cai Shui (2015) αριθ. 106]. Σύμφωνα με τις εν λόγω ανακοινώσεις, για τα πάγια στοιχεία ενεργητικού που αγοράζονται από τις επιχειρήσεις σε 10 βασικούς κλάδους μπορεί να επιλεχθεί η μέθοδος της ταχύτερης απόσβεσης.

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(967) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά την περίοδο έρευνας, οι όμιλοι του δείγματος δεν εφάρμοσαν ταχύτερη απόσβεση για στοιχεία ενεργητικού με μοναδιαία αξία άνω των 5 εκατ. RMB. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι τα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της ανακοίνωσης Cai Shui (2014) αριθ. 75 και της ανακοίνωσης Cai Shui (2015) αριθ. 106, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι παραγωγοί-εξαγωγείς δεν επωφελήθηκαν από αντισταθμίσιμες επιδοτήσεις.

5) *Αφαίρεση εσόδων από μεταφορά τεχνολογίας*

(968) Η αντιστάθμιση φόρου για τη μεταφορά τεχνολογίας παρέχει στις εταιρείες το δικαίωμα προτιμησιακής φορολογικής μεταχείρισης για τις εξαγωγικές τους δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτού του καθεστώτος, το 50 % των εσόδων που προκύπτουν από την πώληση της τεχνολογίας στο εξωτερικό εκπίπτουν από τη βάση του ΦΕΕ, που περιορίζεται έως το επίπεδο ισοσκέλισης.

α) Νομική βάση

(969) Η νομική βάση του προγράμματος αυτού είναι το άρθρο 27 του νόμου για τον ΦΕΕ, καθώς και:

— η ανακοίνωση της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για θέματα που αφορούν την απαλλαγή και τη μείωση του φόρου εισοδήματος των επιχειρήσεων επί του εισοδήματος από μεταφορά τεχνολογίας (ανακοίνωση αριθ. 212 του 2009).

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(970) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ένας από τους ομίλους του δείγματος επωφελήθηκε από έκπτωση φόρου εισοδήματος για «μεταφορά τεχνολογίας» για την τεχνολογία που μεταφέρεται στο εξωτερικό.

γ) Όφελος

(971) Η Επιτροπή θεώρησε ότι το καθεστώς αυτό συνιστά επιδότηση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διότι παρέχεται από την κινεζική κυβέρνηση χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων που συνεπάγεται όφελος για τις οικείες εταιρείες. Το όφελος για τους αποδέκτες είναι ίσο με την εξοικονόμηση φόρων.

δ) Ατομικός χαρακτήρας

(972) Η επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) και του άρθρου 4 παράγραφος 4 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δεδομένου ότι η νομοθεσία σύμφωνα με την οποία λειτουργεί η χορηγούσα αρχή περιορίζει ρητά την πρόσβαση σε επιδότηση σε επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε μεταφορά τεχνολογιών και υπό τον όρο των εξαγωγικών επιδοτήσεων.

ε) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(973) Η Επιτροπή υπολόγισε το ύψος της επιδότησης εφαρμόζοντας τον κανονικό φορολογικό συντελεστή στο εισόδημα από μεταφορά τεχνολογίας το οποίο έχει αφαιρεθεί από το φορολογητέο εισόδημα.

(974) Το προσδιορισθέν ποσοστό της επιδότησης για το συγκεκριμένο καθεστώς ήταν 0,05 % για τον όμιλο Geely.

6) *Απαλλαγή των συσσωρευτών από τον φόρο κατανάλωσης*

(975) Η απαλλαγή των συσσωρευτών από τον φόρο κατανάλωσης παρέχει στους παραγωγούς BEV που αγόρασαν ορισμένους συσσωρευτές δικαίωμα απαλλαγής από τον κανονικά ισχύοντα φόρο κατανάλωσης 4 %. Το καθεστώς αυτό περιορίζεται σε ορισμένα προϊόντα, στα οποία περιλαμβάνονται οι συσσωρευτές λιθίου.

α) Νομική βάση

(976) Η νομική βάση του προγράμματος βρίσκεται στα ακόλουθα έγγραφα:

— Εγκύκλιος του Υπουργείου Οικονομικών και της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για την επιβολή φόρου κατανάλωσης επί των συσσωρευτών και των επιστρώσεων (αριθ. 16 του 2015) (στο εξής: εγκύκλιος για τους συσσωρευτές)·

— ανακοίνωση της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για θέματα σχετικά με τη διαχείριση της επιβολής φόρου κατανάλωσης σε συσσωρευτές και επιστρώσεις (ανακοίνωση αριθ. 5 του 2015)·

— ανακοίνωση της Κρατικής Διοικητικής Αρχής Φορολογίας για διευκρινιστικά θέματα σχετικά με την επιβολή φόρου κατανάλωσης σε συσσωρευτές και επιστρώσεις (ανακοίνωση αριθ. 95 του 2015).

(977) Σύμφωνα με την εγκύκλιο για τους συσσωρευτές, οι συσσωρευτές υπόκεινται σε φόρο κατανάλωσης με τον ισχύοντα συντελεστή 4 %. Ωστόσο, ορισμένοι τύποι συσσωρευτών, όπως οι πρωτογενείς συσσωρευτές λιθίου και οι συσσωρευτές ιόντων λιθίου, απαλλάχθηκαν από τον εν λόγω φόρο κατανάλωσης.

(978) Η εν λόγω εγκύκλιος δημοσιεύθηκε αρχικά για την προώθηση της διατήρησης της ενέργειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

β) Συμπεράσματα της έρευνας

(979) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τουλάχιστον ένας όμιλος του δείγματος έτυχε απαλλαγής από τον φόρο κατανάλωσης 4 % για τις αγορές συσσωρευτών που πραγματοποίησε.

γ) Όφελος

(980) Η Επιτροπή θεώρησε ότι το καθεστώς αυτό συνιστά επιδότηση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii) και το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, διότι παρέχεται από την κινεζική κυβέρνηση χρηματοδοτική συνεισφορά με τη μορφή διαφυγόντων εσόδων που συνεπάγεται όφελος για τις οικείες εταιρείες. Το όφελος για τους αποδέκτες είναι ίσο με την εξοικονόμηση φόρων.

δ) Ατομικός χαρακτήρας

(981) Η εν λόγω επιδότηση έχει ατομικό χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, καθώς η ίδια η νομοθεσία περιορίζει την εφαρμογή του μέτρου αυτού μόνο σε ορισμένους συσσωρευτές όπως οι πρωτογενείς συσσωρευτές λιθίου και οι συσσωρευτές ιόντων λιθίου. Η έρευνα αποκάλυψε επίσης ότι οι εν λόγω συσσωρευτές χρησιμοποιούνται κυρίως στον τομέα των BEV. Ως εκ τούτου, η νομοθεσία βάσει της οποίας λειτουργεί η χορηγούσα αρχή περιορίζει ρητά την πρόσβαση σε επιδότηση σε ορισμένες επιχειρήσεις και τομείς.

ε) Υπολογισμός του ύψους της επιδότησης

(982) Το ύψος της αντισταθμίσιμης επιδότησης υπολογίστηκε με βάση το όφελος που προσπορίστηκαν οι αποδέκτες κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Το όφελος αυτό υπολογίστηκε με βάση την αξία των συσσωρευτών που αγοράστηκαν κατά την περίοδο έρευνας, στην οποία εφαρμόστηκε ο κανονικά ισχύων φόρος κατανάλωσης 4 %.

(983) Λαμβανομένης υπόψη της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του ποσού της επιδότησης για την παροχή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.7.2, δεν υπολογίστηκε ποσό επιδότησης για τους μη καθετοποιημένους παραγωγούς BEV.

(984) Το προσδιορισθέν ποσοστό της επιδότησης για το συγκεκριμένο καθεστώς ήταν 1,37 % για τον όμιλο BYD.

7) Επιδοτήσεις όσον αφορά τις μη συνεργαζόμενες εταιρείες (όμιλος SAIC)

(985) Όπως περιγράφεται στο σημείο 3.3.2.2 και στην αιτιολογική σκέψη 336, ορισμένες συνδεδεμένες εταιρείες του ομίλου SAIC δεν απάντησαν στο ερωτηματολόγιο, αν και το πεδίο των δραστηριοτήτων τους θα απαιτούσε κανονικά να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο βάσει των οδηγιών που περιέχονται στο ερωτηματολόγιο και του επακόλουθου σημειώματος στον φάκελο που διευκρινίζει τις δραστηριότητες που απαιτούν την υποβολή απάντησης στο ερωτηματολόγιο ([416]).

(986) Ελλείψει απάντησης από ορισμένες συνδεδεμένες εταιρείες που συμμετέχουν σε δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης (E&A) και στην προμήθεια ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που απαριθμούνται στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων, η Επιτροπή χρειάστηκε να βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία για τις εν λόγω εταιρείες. Ειδικότερα, η Επιτροπή βασίστηκε στην αξιολόγησή της σχετικά με την επιδότηση παρόμοιων εταιρειών του άλλου μη καθετοποιημένου παραγωγού-εξαγωγέα του δείγματος για να καθορίσει το επίπεδο της επιδότησης.

(987) Όσον αφορά τις εταιρείες E&A, ο όμιλος SAIC απάντησε στο ερωτηματολόγιο για μία συνδεδεμένη εταιρεία που συμμετέχει σε τέτοιες δραστηριότητες. Η Επιτροπή εντόπισε μια άλλη συνδεδεμένη εταιρεία που συμμετέχει στις ίδιες δραστηριότητες. Ωστόσο, ο όμιλος SAIC αρνήθηκε να απαντήσει στο ερωτηματολόγιο για την εν λόγω εταιρεία. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έπρεπε να βασιστεί στις διαθέσιμες πληροφορίες.

([416]) Σημείωση στον φάκελο: Συνδεδεμένες εταιρείες που υποχρεούνται να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. (t23.005730).

(988) Δεδομένου ότι η Επιτροπή μπόρεσε να επαληθεύσει μόνο εν μέρει τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη συνδεδεμένη εταιρεία E&A, η Επιτροπή έκρινε ότι τα πορίσματα σχετικά με την εν λόγω εταιρεία δεν ήταν αντιπροσωπευτικά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε να βασιστεί στο ποσό της επιδότησης που καθορίστηκε για τις επαληθευμένες εταιρείες E&A στο πλαίσιο του ομίλου Geely. Στην περίπτωση του ομίλου Geely, όλες οι εταιρείες με δραστηριότητες E&A σχετικές με το υπό έρευνα προϊόν υπέβαλαν απάντηση στο ερωτηματολόγιο, η οποία θα μπορούσε να επαληθευτεί στη συνέχεια. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε να βασίσει τα πορίσματά της για τον όμιλο SAIC στο ποσό της επιδότησης που καθορίστηκε για τις επαληθευμένες εταιρείες E&A εντός του ομίλου Geely. Τα ποσά της επιδότησης αφορούσαν τα ακόλουθα καθεστώτα: προτιμησιακή χρηματοδότηση όπως περιγράφεται στο σημείο 3.5, προγράμματα επιχορηγήσεων όπως περιγράφονται στο σημείο 3.6, παροχή δικαιωμάτων χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.7.1, και διαφυγόντα έσοδα μέσω προγράμματος φοροαπαλλαγής και μείωσης φόρου, όπως περιγράφεται στο σημείο 3.8. Τα ποσά αυτά προστέθηκαν στο συνολικό αποτέλεσμα της επιδότησης για τον όμιλο SAIC.

(989) Ορισμένες συνδεδεμένες εταιρείες του ομίλου SAIC που συμμετέχουν στην προμήθεια συντελεστών παραγωγής (εκτός των συσσωρευτών και των κατασκευαστικών στοιχείων τους) δεν απάντησαν στο ερωτηματολόγιο. Η Επιτροπή εξέτασε πρώτα τα ποσά των επιδοτήσεων που διαπιστώθηκαν για τους συνδεδεμένους προμηθευτές συσσωρευτών και των κατασκευαστικών στοιχείων τους. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν τα εν λόγω προϊόντα στο συνολικό κόστος παραγωγής σε σύγκριση με το μερίδιο των κατασκευαστικών στοιχείων που παρέχονται από τις συνδεδεμένες εταιρείες που δεν απάντησαν στο ερωτηματολόγιο, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εν λόγω εταιρείες δεν ήταν αντιπροσωπευτικές. Στη συνέχεια, η Επιτροπή εξέτασε τις επαληθευμένες πληροφορίες για τις εταιρείες που προμηθεύουν συντελεστές παραγωγής, εξαιρουμένων των συσσωρευτών και των κατασκευαστικών στοιχείων τους, και έκρινε ότι το ποσό της επιδότησης που καθορίστηκε για τον μοναδικό συνδεδεμένο προμηθευτή ([417]), το οποίο επαληθεύτηκε σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας, αποτελούσε εύλογη βάση για τα συμπεράσματά της όσον αφορά τις δραστηριότητές του (προμήθεια συντελεστών παραγωγής) και το μερίδιο που αντιπροσώπευαν τα προϊόντα αυτά στο συνολικό κόστος παραγωγής. Τα ποσά της επιδότησης αφορούσαν τα ακόλουθα καθεστώτα: προτιμησιακή χρηματοδότηση όπως περιγράφεται στο σημείο 3.5, προγράμματα επιχορηγήσεων όπως περιγράφονται στο σημείο 3.6, παροχή δικαιωμάτων χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού όπως περιγράφεται στο σημείο 3.7.1. Τα ποσά αυτά προστέθηκαν στο συνολικό αποτέλεσμα της επιδότησης για τον όμιλο SAIC.

3.9. **Άλλα συστήματα**

(990) Στο υπόμνημα σχετικά με την επάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων παρατίθενται επίσης και άλλα καθεστώτα για τα οποία υπήρχαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που τείνουν να καταδείξουν την ύπαρξη αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων για τους παραγωγούς BEV. Η Επιτροπή εξασφάλισε επίσης πληροφορίες κατά τη διάρκεια της έρευνας σχετικά με πρόσθετα προγράμματα προς όφελος των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος, τα οποία μπορεί επίσης να είναι αντισταθμίσιμα. Με την επιφύλαξη του αντισταθμίσιμου χαρακτήρα τους, η Επιτροπή αποφάσισε προσωρινά να μην εκδώσει πορίσματα σχετικά με τα εν λόγω προγράμματα στο παρόν στάδιο. Ο κατάλογος των εν λόγω προγραμμάτων περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

— Παροχή ενέργειας έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

— Παροχή άλλων πρώτων υλών για την παραγωγή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού

— Προτιμησιακή ασφάλιση: ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων

— Επιχορηγήσεις στο πλαίσιο του μέτρου για την παράλληλη διαχείριση της εταιρικής μέσης κατανάλωσης καυσίμων (CAFC) και των πιστωτικών μονάδων οχημάτων νέων μορφών ενέργειας (NEV) των επιχειρήσεων επιβατικών οχημάτων (στο εξής: μέτρο για τις παράλληλες πιστώσεις),

— Απαλλαγή από τον φόρο κατανάλωσης, απαλλαγή από το τέλος πινακίδας κυκλοφορίας και άλλες χρηματικές επιδοτήσεις για τους παραγωγούς BEV

— Απαλλαγές ΦΠΑ και επιστροφές εισαγωγικών δασμών για τη χρήση εισαγόμενου εξοπλισμού και τεχνολογίας, και επιστροφές ΦΠΑ στον εγχώρια παραγόμενο εξοπλισμό

— Εκπτώσεις εξαγωγικών δασμών

(991) Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να διερευνήσει περαιτέρω τον αντισταθμίσιμο χαρακτήρα των εν λόγω καθεστώτων και να εκδώσει συμπεράσματα έως ότου κοινοποιηθούν τα οριστικά συμπεράσματα της παρούσας έρευνας ή, στη συνέχεια, στο πλαίσιο επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 19 του βασικού κανονισμού.

([417]) Ο εν λόγω προμηθευτής δεν δραστηριοποιείται στην προμήθεια συσσωρευτών και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει αλληλεπικάλυψη στην παροχή συσσωρευτών έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού που περιγράφεται στο σημείο 3.7.2.

3.10. **Συμπέρασμα σχετικά με τις επιδοτήσεις**

(992) Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες, η Επιτροπή υπολόγισε προσωρινά το ύψος των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος σύμφωνα με τις διατάξεις του βασικού κανονισμού, εξετάζοντας κάθε επιδότηση ή πρόγραμμα επιδότησης, και άθροισε τα ποσοτικά στοιχεία που προέκυψαν για να υπολογίσει το συνολικό ποσό της επιδότησης για κάθε ομάδα παραγωγών-εξαγωγέων κατά την περίοδο της έρευνας. Για τον υπολογισμό του συνόλου της επιδότησης που αναφέρεται στη συνέχεια, η Επιτροπή υπολόγισε καταρχάς το ποσοστό επιδότησης, δηλαδή το ύψος της επιδότησης ως ποσοστό επί του συνολικού κύκλου εργασιών της εταιρείας. Το ποσοστό αυτό χρησιμοποιήθηκε στη συνέχεια για τον υπολογισμό της επιδότησης που κατανεμήθηκε στις εξαγωγές του οικείου προϊόντος στην Ένωση κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Το ύψος της επιδότησης ανά τεμάχιο του οικείου προϊόντος που εξήχθη στην Ένωση κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας και τα παρακάτω ποσοστά υπολογίστηκαν ως ποσοστό της αξίας «CIF» (Costs, Insurance and Freight / κόστος, ασφάλιση και ναύλος) των ίδιων εξαγωγών ανά τεμάχιο.

(993) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, το συνολικό ύψος της επιδότησης για τις συνεργαζόμενες εταιρείες που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα υπολογίστηκε με βάση τον συνολικό σταθμισμένο μέσο όρο του ύψους των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων που καθορίστηκε για τους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος, με εξαίρεση τυχόν αμελητέα ποσά, καθώς και το ύψος των επιδοτήσεων που καθορίστηκε υπό τις συνθήκες που αναφέρονται στο άρθρο 28 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν αγνόησε τα συμπεράσματα που βασίστηκαν εν μέρει στα διαθέσιμα στοιχεία για τον καθορισμό των ποσών αυτών. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα διαθέσιμα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν στις περιπτώσεις αυτές δεν επηρέασαν σημαντικά τις πληροφορίες που απαιτούνταν ώστε να καθοριστεί με εύλογο τρόπο το ποσό της επιδότησης και, ως εκ τούτου, οι εξαγωγείς που δεν κλήθηκαν να συνεργαστούν στην έρευνα δεν θα θιγούν από τη χρήση της συγκεκριμένης μεθόδου ([418]).

(994) Δεδομένου του υψηλού ποσοστού συνεργασίας των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων και της αντιπροσωπευτικότητας του δείγματος, μεταξύ άλλων, ως προς την επιλεξιμότητα για επιδοτήσεις, η Επιτροπή θεώρησε δέον να ορίσει το ποσοστό για «όλες τις άλλες εταιρείες» στο επίπεδο του υψηλότερου ποσοστού που καθορίστηκε για τις εταιρείες του δείγματος. Το ποσοστό για «όλες τις άλλες εταιρείες» εφαρμόστηκε στις εταιρείες οι οποίες δεν συνεργάστηκαν στην έρευνα.

Εταιρεία	Ύψος των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων
Όμιλος BYD:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Όμιλος Geely:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co.,Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

([418]) Βλ. επίσης, τηρουμένων των αναλογιών, WT/DS294/AB/RW, ΗΠΑ — Zeroing (άρθρο 21.5 DSU), δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο, έκθεση της 14ης Μαΐου 2009, σκέψη 453.

Εταιρεία	Ύψος των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Όμιλος SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες	20,8 %
Όλες οι άλλες εταιρείες	37,6 %

4. ΖΗΜΙΑ

4.1. Ορισμός του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και της ενωσιακής παραγωγής

(995) Κατά την περίοδο έρευνας, το ομοειδές προϊόν κατασκευαζόταν από περίπου 10 ομίλους παραγωγών στην Ένωση, ορισμένοι από τους οποίους παρήγαν το ομοειδές προϊόν σε διάφορες νομικές οντότητες. Οι περισσότερες από τις εν λόγω εταιρείες είναι κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού (ΚΠΕ) οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης (στο εξής: ICE), οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 ([419]) σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά. Άλλες εταιρείες είναι αμιγώς παραγωγοί BEV. Από κοινού αποτελούν τον «ενωσιακό κλάδο παραγωγής» κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(996) Η μετάβαση της αγοράς της Ένωσης από τα οχήματα ICE στα BEV αποτελεί στην προκειμένη περίπτωση σημαντικό παράγοντα, ο οποίος επηρεάζει ορισμένους δείκτες που αφορούν την κατάσταση του κλάδου παραγωγής. Η μετάβαση από τα οχήματα ICE στα BEV συνεπάγεται υψηλές αρχικές αλλά και συνεχείς επενδύσεις και δαπάνες σε μια νέα αναπτυσσόμενη αγορά με ταχεία αύξηση της κατανάλωσης. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ξεκίνησε να επενδύει στον εξηλεκτρισμό πριν από το 2020 ([420]). Όπως φαίνεται στον πίνακα 10, οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος επένδυσαν 2 δισ. EUR ετησίως κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ενώ οι εκτιμώμενες συνολικές επενδύσεις για τη μετάβαση στον εξηλεκτρισμό ανέρχονται σε 170 δισ. EUR, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1092. Η εξέταση όλων των οικονομικών παραγόντων που έχουν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής θα πρέπει να πραγματοποιηθεί λαμβανομένου δεόντως υπόψη του χαρακτήρα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, όπως διαμορφώνεται λόγω της μετάβασης αυτής. Συνεπώς, οι τάσεις που προκύπτουν ενδέχεται να επηρεαστούν και να εξελιχθούν με διαφορετικό τρόπο από τις τάσεις που παρατηρούνται στην περίπτωση άλλων πιο ώριμων κλάδων παραγωγής.

(997) Η συνολική ενωσιακή παραγωγή κατά την περίοδο έρευνας καθορίστηκε σε περίπου 1,6 εκατομμύρια τεμάχια. Η Επιτροπή καθόρισε το μέγεθος αυτό με βάση τα στοιχεία της Prodcom ([421]) και το διασταύρωσε με όλες τις άλλες διαθέσιμες πηγές πληροφοριών σχετικά με τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Στις εν λόγω πηγές περιλαμβάνονταν οι απαντήσεις ενόψει πιθανής δειγματοληψίας, καθώς και δημοσίως διαθέσιμα στοιχεία από τους ιστοτόπους των ομίλων παραγωγών.

(998) Ορισμένοι από τους ενωσιακούς παραγωγούς κατασκεύαζαν επίσης το υπό έρευνα προϊόν στην οικεία χώρα κατά την εξεταζόμενη περίοδο σε κοινές επιχειρήσεις με κινεζικές εταιρείες. Κατά την ίδια περίοδο, οι εν λόγω όμιλοι παραγωγών (BMW, Renault και Mercedes-Benz) εισήγαγαν το οικείο προϊόν από την Κίνα. Για την ακρίβεια, κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, καθένας από τους εν λόγω ενωσιακούς ομίλους παραγωγών εισήγαγε κυρίως ένα μοντέλο BEV από την Κίνα και, με τον τρόπο αυτό, συμπλήρωνε το οικείο χαρτοφυλάκιο BEV που κατασκεύαζε στην Ένωση και πωλούσε στην αγορά της Ένωσης. Οι εν λόγω παραγωγοί εισήγαγαν ποσότητα της τάξης περίπου του [4,7 % – 5,7 %] της ενωσιακής κατανάλωσης κατά την περίοδο έρευνας, όπως εξηγείται στον πίνακα 12. Η Tesla εισήγαγε επίσης σημαντικές ποσότητες BEV από την Κίνα. Η Volvo, η οποία ανήκει στην κινεζική εταιρεία Geely, δεν εισήγαγε από την Κίνα BEV με το εμπορικό σήμα Volvo στη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Ο μέτοχός της, όμως, η Geely, εξήγαγε BEV από την Κίνα στην Ένωση υπό διαφορετικά εμπορικά σήματα.

([419]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

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

([421]) Τα στοιχεία παραγωγής για το 2023 θα δημοσιοποιηθούν την 1η Ιουλίου 2024.

(999) Κατά τον ορισμό του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και της ενωσιακής παραγωγής, η Επιτροπή δεν εστίασε στα εμπορικά σήματα ούτε στους ομίλους ΚΠΕ, αλλά στην προέλευση της παραγωγής BEV. Επομένως, η Επιτροπή συμπεριέλαβε το σύνολο της ενωσιακής παραγωγής BEV (δηλαδή των BEV που δημιουργήθηκαν ή κατασκευάστηκαν στην Ένωση) στις αναλύσεις της σχετικά με τη ζημία, την αιτιώδη συνάφεια και το συμφέρον της Ένωσης.

4.2. **Καθορισμός της σχετικής ενωσιακής αγοράς**

(1000) Λαμβανομένου υπόψη ότι δεν υπήρχε σημαντική δέσμια αγορά για τα BEV, η Επιτροπή εξέτασε όλους τους οικονομικούς δείκτες που αφορούσαν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής με βάση τα στοιχεία για την ελεύθερη αγορά.

4.3. **Ενωσιακή κατανάλωση**

(1001) Η Επιτροπή προσδιόρισε την ενωσιακή κατανάλωση με βάση τόσο την εμφανή όσο και την πραγματική κατανάλωση:

(1002) Όσον αφορά την εμφανή κατανάλωση, ελήφθησαν υπόψη οι συνολικές πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης —όπως αναφέρθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος ([422]) (στο εξής: ΕΟΠ) για το 2020, το 2021 και το 2022, και όπως αναφέρθηκαν από την S&P Global Mobility ([423]) για την περίοδο έρευνας, δεδομένου ότι οι πληροφορίες αυτές δεν είχαν δημοσιοποιηθεί ακόμη από τον ΕΟΠ κατά τον χρόνο δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού— και οι εισαγωγές από τα τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών. Τα τελωνειακά στοιχεία συλλέχθηκαν από οκτώ κράτη μέλη με μεγάλους όγκους εισαγωγών και τους μεγαλύτερους περιφερειακούς θαλάσσιους λιμένες: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Σλοβενία, Ισπανία και Σουηδία. Η αναλυτική εξέταση των στοιχείων αυτών επέτρεψε να γίνει διάκριση μεταξύ των εισαγωγών BEV (όπως αποσαφηνίζεται στην αιτιολογική σκέψη 184) και των εισαγωγών άλλων αγαθών, όπως τετράκυκλα, ηλεκτροκίνητα σκούτερ κ.λπ. Μόνο ένας πολύ μικρός όγκος εισαγωγών αναφέρθηκε από άλλα κράτη μέλη, και από την πολύ χαμηλή μέση τιμή των εν λόγω εισαγωγών προκύπτει ότι αφορούσαν, επί το πλείστον, άλλα προϊόντα εκτός του πεδίου κάλυψης του προϊόντος. Ως εκ τούτου, τα στοιχεία από τα εν λόγω οκτώ κράτη μέλη έγιναν δεκτά, σε συντηρητική βάση, ως ακριβής δείκτης των εισαγωγών BEV.

(1003) Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1084, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής λειτουργεί κυρίως βάσει παραγγελιών και, ως εκ τούτου, ο όγκος πωλήσεών του ισούται ουσιαστικά με τον αριθμό ταξινομήσεων BEV για τα BEV που κατασκευάζονται στην Ένωση.

(1004) Όσον αφορά την πραγματική κατανάλωση, ελήφθη υπόψη το σύνολο των ταξινομημένων BEV στην αγορά της Ένωσης, όπως αναφέρθηκαν από την ACEA.

(1005) Επισημαίνεται ότι τόσο ο ΕΟΠ όσο και η ACEA αναφέρουν τον συνολικό αριθμό ταξινομήσεων όλων των BEV στην Ένωση. Κατά τη σύγκριση των στοιχείων, διαπιστώνεται πολύ μικρή απόκλιση μεταξύ των δύο πηγών, η οποία κυμαίνεται μεταξύ – 0,34 % και 1,15 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(1006) Η ενωσιακή κατανάλωση εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 1

Ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια)

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Εμφανής ενωσιακή κατανάλωση	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Δείκτης	*100*	*163*	*209*	*300*
Πραγματική ενωσιακή κατανάλωση (ταξινομήσεις BEV) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%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	Περίοδος έρευνας
Δείκτης	*100*	*163*	*209*	*282*
Ταξινομημένα BEV ως % όλων των ταξινομήσεων επιβατικών οχημάτων ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Δείκτης	*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. Επισημαίνεται ότι τα στοιχεία που ανέφερε η ACEA διαφοροποιούνται ελαφρώς από τη μία πηγή στην άλλη.

([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.

Πηγή: Στοιχεία των ΕΟΠ και S&P Global Mobility και τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών

(1007) Η εμφανής και η πραγματική κατανάλωση στην αγορά της Ένωσης αυξήθηκαν κατά 200 % και κατά 182 % αντίστοιχα στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Η αύξηση αυτή αντικατοπτρίζει τη σταδιακή μετάβαση της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων της Ένωσης από τα οχήματα ICE στα BEV.

(1008) Η διαφορά μεταξύ των αριθμητικών στοιχείων όσον αφορά την πραγματική και την εμφανή κατανάλωση αντιπροσωπεύει την έκταση των αποθεμάτων στην αγορά της Ένωσης. Τα εν λόγω αποθέματα δεν προσδιορίστηκαν σε σημαντικές ποσότητες για τους ενωσιακούς παραγωγούς, δεδομένου ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί παράγουν κυρίως βάσει παραγγελιών, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1084, και, ως εκ τούτου, αποδόθηκαν κατά κύριο λόγο στα αποθέματα εισαγόμενων οχημάτων.

(1009) Η αύξηση του αριθμού των ταξινομημένων BEV ως ποσοστού όλων των ταξινομήσεων επιβατικών οχημάτων δείχνει τη σταδιακή μετάβαση της αγοράς της Ένωσης από τα επιβατικά οχήματα ICE στα BEV.

4.4. **Εισαγωγές από την οικεία χώρα**

4.4.1. *Όγκος και μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την οικεία χώρα*

(1010) Η Επιτροπή προσδιόρισε τον όγκο των εισαγωγών με βάση τα τελωνειακά δεδομένα των κρατών μελών, αλλά και τον αριθμό των ταξινομήσεων εισαγόμενων BEV. Τα στοιχεία για τις εν λόγω εισαγωγές βασίζονταν στη χώρα καταγωγής. Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών προσδιορίστηκε με βάση α) τον όγκο των πραγματικών εισαγωγών ή β) την ταξινόμηση των εισαγόμενων οχημάτων ως ποσοστό, αντίστοιχα, α) των στοιχείων για την εμφανή κατανάλωση ή β) της πραγματικής κατανάλωσης, όπως φαίνεται στον πίνακα 1 ανωτέρω.

(1011) Οι εισαγωγές στην Ένωση από την οικεία χώρα με βάση τα τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 2α

Όγκος εισαγωγών (τεμάχια) και μερίδιο αγοράς

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Όγκος εισαγωγών από την οικεία χώρα (τεμάχια)	21 243	134 952	256 712	412 425
Δείκτης	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Μερίδιο αγοράς	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Δείκτης	*100*	*390*	*579*	*648*

Πηγές: Τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών

(1012) Ο συνολικός όγκος των εισαγωγών από την Κίνα αυξήθηκε κατά 1 841 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(1013) Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την Κίνα αυξήθηκε από 3,9 % το 2020 σε 25,0 % κατά την περίοδο έρευνας, σημειώνοντας αύξηση άνω του 500 % ή κατά περίπου 21 εκατοστιαίες μονάδες.

(1014) Ο όγκος των εισαγωγών στην Ένωση από την οικεία χώρα με βάση τον αριθμό των ταξινομήσεων εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 2β

'Ογκος εισαγωγών (τεμάχια) και μερίδιο αγοράς

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Ταξινομήσεις κατόπιν εισαγωγών από την οικεία χώρα (τεμάχια)	18 934	132 768	246 090	346 345
Δείκτης	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Μερίδιο αγοράς	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Δείκτης	*100*	*430*	*623*	*649*

Πηγές: *ΕΟΠ* και *S&P Global Mobility*

(1015) Ο αριθμός των ταξινομήσεων κατόπιν εισαγωγών από την οικεία χώρα αυξήθηκε από λιγότερα από 19 000 τεμάχια το 2020 σε περισσότερα από 340 000 τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας. Πρόκειται για αύξηση της τάξης του 1 729 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

(1016) Με βάση τα στοιχεία αυτά, το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την Κίνα αυξήθηκε από 3,5 % το 2020 σε 22,8 % κατά την περίοδο έρευνας, σημειώνοντας αύξηση άνω του 500 % ή κατά περίπου 19 εκατοστιαίες μονάδες.

(1017) Η διαφορά μεταξύ του όγκου των πραγματικών εισαγωγών και της ταξινόμησης κατόπιν εισαγωγών από την Κίνα (περίπου 66 000 τεμάχια) καταδεικνύει την ύπαρξη σημαντικών αποθεμάτων BEV κινεζικής καταγωγής στην αγορά της Ένωσης. Περαιτέρω αποδεικτικά στοιχεία για τα αποθέματα προσκομίστηκαν από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος, οι οποίοι ανέφεραν αποθέματα περίπου 63 000 τεμαχίων στο τέλος της περιόδου έρευνας. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα, εκτίμησε ότι τα πραγματικά αποθέματα, έτοιμα προς πώληση στην αγορά της Ένωσης, ανέρχονταν πιθανώς σε 66 000 τεμάχια. Το μέγεθος αυτό αντιπροσωπεύει περίπου το 4,3 % της κατανάλωσης στην αγορά της Ένωσης (ταξινομήσεις) κατά την περίοδο έρευνας ή περίπου το 19 % του όγκου των ταξινομήσεων κατόπιν εισαγωγών από την Κίνα κατά την ίδια περίοδο.

4.4.2. *Τιμές των εισαγωγών από την οικεία χώρα, υποτιμολόγηση και συμπίεση τιμών*

(1018) Η Επιτροπή προσδιόρισε τις τιμές των εισαγωγών με βάση τα τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών.

(1019) Η μέση σταθμισμένη τιμή των εισαγωγών από την οικεία χώρα στην Ένωση εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 3

Τιμές εισαγωγής (EUR/τεμάχιο)

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Κίνα	28 154	24 510	26 441	25 269
Δείκτης	*100*	*87*	*94*	*90*

Πηγή: *Τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών*

(1020) Οι τιμές των κινεζικών εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης μειώθηκαν κατά 10 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

(1021) Ωστόσο, η εξέλιξη αυτή θα πρέπει να εξεταστεί και στο πλαίσιο ενός διαρκώς μεταβαλλόμενου συνδυασμού εισαγόμενων μοντέλων BEV από την Κίνα, δεδομένου ότι οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, όπως φαίνεται στους πίνακες 2α και 2β.

(1022) Για σκοπούς δίκαιης σύγκρισης μεταξύ των εισαγόμενων προϊόντων και των ομοειδών προϊόντων που παράγονται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ένα σύστημα κατηγοριοποίησης προϊόντων με βάση τους αριθμούς ελέγχου προϊόντος (στο εξής: PCN), στους οποίους ελήφθησαν υπόψη τα βασικά χαρακτηριστικά των BEV που έχουν αντίκτυπο στην τιμή πώλησης από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, και ιδίως το μήκος, η αυτονομία, η ισχύς και ο τύπος κίνησης των τροχών ([424])· ([425]). Ως προς το σημείο αυτό, μολονότι τα BEV αποτελούν σύνθετα προϊόντα, με πολύ μεγάλο αριθμό ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και γνωρισμάτων (ακόμη και οχήματα που διατίθενται στην αγορά με ενιαία εμπορική ονομασία μοντέλου είναι δυνατόν να προσφέρονται σε ευρύ φάσμα διαμορφώσεων, ανάλογα επίσης με την επιλογή του πελάτη όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που προσφέρονται ως προαιρετική επιλογή), αυτό δεν σημαίνει ότι όλα αυτά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην τιμή και, συνεπώς, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη σύγκριση των τιμών. Η Επιτροπή επισήμανε ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με τη δομή του PCN.

(1023) Η Επιτροπή καθόρισε την υποτιμολόγηση κατά την περίοδο έρευνας, συγκρίνοντας:

i. τις μέσες σταθμισμένες τιμές πώλησης ανά τύπο προϊόντος των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος οι οποίες χρεώθηκαν σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης, προσαρμοσμένες, κατά περίπτωση, στην τιμή που καταβλήθηκε σε έμπορο· και

ii. τις αντίστοιχες μέσες σταθμισμένες τιμές ανά τύπο προϊόντος των εισαγωγών από τους συνεργαζόμενους Κινέζους παραγωγούς του δείγματος στον πρώτο ανεξάρτητο πελάτη στην αγορά της Ένωσης, προσαρμοσμένες, κατά περίπτωση, στην τιμή που καταβλήθηκε σε έμπορο.

(1024) Η έρευνα αποκάλυψε ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι δίαυλοι πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών και των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων είναι ιδιαίτερα σύνθετοι και μπορούν να περιλαμβάνουν πολλούς μεσάζοντες μεταξύ του παραγωγού και του πρώτου μη συνδεδεμένου πελάτη. Η έρευνα έδειξε ότι υπάρχουν τρία διαφορετικά επίπεδα εμπορίου (βλ. αιτιολογική σκέψη 1025), με τουλάχιστον τέσσερις τύπους μοντέλων πωλήσεων (βλ. αιτιολογική σκέψη 1027). Κατά συνέπεια, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή αποφάσισε να προσδιορίσει την ύπαρξη υποτιμολόγησης σε επίπεδο εμπόρου (τιμή για τον έμπορο). Πράγματι, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι πρόκειται για το κεντρικό σημείο στο οποίο λαμβάνει χώρα ο ανταγωνισμός και πραγματοποιούνται οι περισσότερες συναλλαγές πώλησης. Οι πωλήσεις στον έμπορο ή μέσω του αντιπροσώπου ή σε βασικούς λογαριασμούς αντιπροσωπεύουν περίπου το 95 % των συνολικών πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και περίπου το 78 % των πωλήσεων των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων. Επιπλέον, δεν ήταν αναγκαία η διάκριση μεταξύ συνδεδεμένων και μη συνδεδεμένων εμπόρων, δεδομένου ότι η έρευνα επιβεβαίωσε ότι οι τιμές για όλους τους εμπόρους καθορίζονταν υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού.

(1025) Τα τρία κύρια επίπεδα εμπορίου είναι τα εξής:

i. Η οντότητα παραγωγής ή η οντότητα εισαγωγής του Κινέζου εξαγωγέα η οποία κατασκευάζει ή εισάγει BEV και πωλεί τα BEV στο επόμενο επίπεδο εμπορίου, δηλαδή στη συνδεδεμένη εθνική εταιρεία πωλήσεων ή στον μη συνδεδεμένο γενικό διανομέα. Ορισμένες οντότητες παραγωγής διαθέτουν «εγχώρια αγορά» (πρόκειται συνήθως για τη χώρα στην οποία πραγματοποιείται η παραγωγή ή στην οποία είναι εγκατεστημένη η ευρωπαϊκή έδρα της οντότητας εισαγωγής), όπου επιτελούν και λειτουργίες εθνικής εταιρείας πωλήσεων.

ii. Οι εθνικές εταιρείες πωλήσεων οι οποίες είναι συνδεδεμένες με την οντότητα παραγωγής / οντότητα εισαγωγής και επικεντρώνονται σε δραστηριότητες εμπορίας και πωλήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της αγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται. Εθνικές εταιρείες πωλήσεων υπάρχουν συνήθως στις σημαντικότερες αγορές της οντότητας παραγωγής και διανέμουν τα BEV μέσω του οικείου δικτύου συνδεδεμένων και μη συνδεδεμένων διανομέων (έμποροι και/ή αντιπρόσωποι). Σε χώρες στις οποίες δεν υπάρχει συνδεδεμένη εθνική εταιρεία πωλήσεων (συνήθως χώρες στις οποίες πωλούνται μικρές ποσότητες), οι πωλήσεις πραγματοποιούνται μέσω μη συνδεδεμένου γενικού διανομέα (ο οποίος είναι συνήθως αποκλειστικός για τη χώρα). Οι γενικοί διανομείς επιτελούν παρόμοιες λειτουργίες με τις εθνικές εταιρείες πωλήσεων και διανέμουν τα BEV μέσω του οικείου δικτύου συνδεδεμένων και μη συνδεδεμένων διανομέων (έμποροι και/ή αντιπρόσωποι).

([424]) Στις περιπτώσεις στις οποίες διαπιστώθηκε ότι πολλά χαρακτηριστικά είναι στενά συνδεδεμένα όχι μόνο με την τιμή, αλλά και μεταξύ τους, η Επιτροπή εξέτασε το ενδεχόμενο να διατηρήσει στον PCN μόνο ένα από τα εν λόγω χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, αφού η αυτονομία είχε συμπεριληφθεί ήδη στον PCN, δεν θεωρήθηκε σκόπιμο να προστεθεί και η χωρητικότητα του συσσωρευτή, δεδομένου ότι τα δύο χαρακτηριστικά είναι στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους.

([425]) Παρά το συμπέρασμα ότι η κατάτμηση της αγοράς δεν ενδείκνυται στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή επισήμανε ότι το μήκος συνδέεται στενά με τα τμήματα που ορίζονται στις κατηγορίες αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται συνηθέστερα (δηλαδή με βάση τα γράμματα Α, Β, Γ κ.λπ.).

iii. Τα δίκτυα διανομής αποτελούνται από εμπόρους και αντιπροσώπους. Οι έμποροι είναι οι οντότητες οι οποίες αγοράζουν BEV από τις εθνικές εταιρείες πωλήσεων και τους γενικούς διανομείς και τα πωλούν στον τελικό πελάτη. Οι αντιπρόσωποι είναι εταιρείες οι οποίες επιτελούν τις ίδιες λειτουργίες με τους εμπόρους, χωρίς ωστόσο να αποκτούν την κυριότητα του οχήματος σε οποιοδήποτε χρονικό σημείο. Οι εταιρείες αυτές θα μπορούσαν να ενεργούν ως έμποροι για άλλους τύπους οχημάτων, όπως τα οχήματα ICE.

(1026) Κατά γενικό κανόνα, για κάθε χώρα, η οντότητα παραγωγής / οντότητα εισαγωγής ή η εθνική εταιρεία πωλήσεων καθορίζει την προτεινόμενη τιμή λιανικής πώλησης του κατασκευαστή, η οποία είναι η τιμή πώλησης που συνιστά ένας κατασκευαστής στους εμπόρους λιανικής πώλησης για την πώληση των οικείων BEV. Ωστόσο, σε χώρες στις οποίες δεν υπάρχει οντότητα πωλήσεων συνδεδεμένη με τον παραγωγό, η προτεινόμενη τιμή πώλησης του κατασκευαστή καθορίζεται από τον μη συνδεδεμένο γενικό διανομέα, ο οποίος επιτελεί παρόμοιες λειτουργίες με τις εθνικές εταιρείες πωλήσεων. Η προτεινόμενη τιμή πώλησης του κατασκευαστή καθορίζεται με βάση την τιμή που χρεώνει ο ενωσιακός παραγωγός στον μη συνδεδεμένο γενικό διανομέα.

(1027) Τα κύρια μοντέλα πωλήσεων που προσδιορίστηκαν είναι τα εξής:

i. Βασικό μοντέλο εμπόρου — το BEV πωλείται από την οντότητα παραγωγής / οντότητα εισαγωγής ή την εθνική εταιρεία πωλήσεων στον έμπορο και από τον έμπορο στον τελικό πελάτη. Ο έμπορος συχνά λαμβάνει έκπτωση από την οντότητα παραγωγής. Επομένως, δεν είναι αναγκαία η προσαρμογή της καθαρής τιμής του εμπόρου. Η τιμή που καταβάλλει ο τελικός πελάτης είναι συνήθως άγνωστη στην οντότητα παραγωγής, δεδομένου ότι οι έμποροι διαπραγματεύονται την εν λόγω τιμή κάνοντας χρήση του περιθωρίου κέρδους τους (διαφορά μεταξύ της προτεινόμενης τιμής πώλησης του κατασκευαστή και της τιμής του εμπόρου).

ii. Μοντέλο αντιπροσωπείας — το BEV πωλείται απευθείας στον πελάτη από την οντότητα παραγωγής / οντότητα εισαγωγής ή την εθνική εταιρεία πωλήσεων. Η πώληση πραγματοποιείται με τη μεσολάβηση μιας οντότητας που ονομάζεται αντιπρόσωπος, ο οποίος δεν αναλαμβάνει την κυριότητα του οχήματος, αλλά διαπραγματεύεται και περατώνει την πώληση. Για τις εργασίες αυτές, ο αντιπρόσωπος λαμβάνει προμήθεια. Οι εν λόγω οντότητες μπορούν να είναι οι ίδιες εταιρείες που ενεργούν συνήθως ως έμποροι για άλλους τύπους αυτοκινήτων. Επιτελούν λειτουργίες παρόμοιες με εκείνες του εμπόρου. Ως εκ τούτου, καθορίστηκε τιμή συγκρίσιμη με τιμή εμπόρου κατόπιν προσαρμογής της τελικής τιμής για τον τελικό χρήστη με την προμήθεια του αντιπροσώπου.

iii. Μοντέλο πωλήσεων μεγάλου στόλου, το οποίο είναι ειδικό μοντέλο για ορισμένες κατηγορίες μεγάλων πελατών, όπως εταιρείες ενοικίασης, κρατικές οντότητες και μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες. Οι οντότητες παραγωγής / οντότητες εισαγωγής ή οι εθνικές εταιρείες πωλήσεων διαπραγματεύονται και πωλούν απευθείας τα BEV. Πρόκειται για πωλήσεις μεγάλου όγκου, τόσο για τους ενωσιακούς παραγωγούς όσο και για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, και θεωρούνται παρόμοιες με τις πωλήσεις σε επίπεδο εμπόρου, δεδομένου ότι εφαρμόζεται έκπτωση για τον όγκο των πωλήσεων.

iv. Μοντέλο μη συνδεδεμένου γενικού διανομέα — στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή, προκειμένου να καταλήξει σε τιμή εμπόρου, πρόσθεσε στην τιμή των μη συνδεδεμένων διανομέων εκτίμηση του οικείου κόστους ΓΔΕΠ (χρησιμοποιώντας ως υποκατάστατη μεταβλητή τον μέσο όρο των ΓΔΕΠ των εθνικών εταιρειών πωλήσεων του ενωσιακού παραγωγού ή του παραγωγού-εξαγωγέα στις άλλες χώρες, ο οποίος κυμαινόταν από 0,5 % έως 3,6 % για τους ενωσιακούς παραγωγούς και από 2,1 % έως 8 % για τους παραγωγούς-εξαγωγείς). Προστέθηκε επίσης θεωρητικό κέρδος ύψους 3 % για τις πωλήσεις σε μη συνδεδεμένους γενικούς διανομείς τόσο από τους ενωσιακούς παραγωγούς όσο και από τους παραγωγούς-εξαγωγείς. Για τους ενωσιακούς παραγωγούς, η εν λόγω προσαρμογή αφορά περίπου το 5 % της οικείας πωληθείσας ποσότητας, ενώ για τους παραγωγούς-εξαγωγείς αφορά το 22 % της οικείας πωληθείσας ποσότητας.

v. Διαδικτυακές πωλήσεις — ορισμένοι παραγωγοί-εξαγωγείς (και οι οικείες εθνικές εταιρείες πωλήσεων) πραγματοποιούν διαδικτυακές πωλήσεις απευθείας σε τελικούς πελάτες, συμπεριλαμβανομένων ιδιωτών, χωρίς τη μεσολάβηση εμπόρου ή αντιπροσώπου. Οι τιμές των εν λόγω πωλήσεων δεν ήταν δυνατόν να προσαρμοστούν σε επίπεδο εμπόρου στο συγκεκριμένο στάδιο της έρευνας, εξαιρουμένης της κατανομής και της αφαίρεσης χρηματικών ανταμοιβών για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων όσον αφορά τον όγκο πωλήσεων, οι οποίες παρέχονται σε εταιρείες που ασκούν δραστηριότητες εμπορίας (π.χ. λειτουργία εκθεσιακών χώρων και παροχή υπηρεσιών δοκιμής οδικής συμπεριφοράς) στην περιοχή από την οποία προήλθαν οι εν λόγω διαδικτυακές πωλήσεις.

(1028) Η σύγκριση των τιμών πραγματοποιήθηκε ανά τύπο προϊόντος για συναλλαγές στο ίδιο επίπεδο εμπορίου (τιμή σε έμπορο ή ισοδύναμη), δεόντως προσαρμοσμένη όπου ήταν αναγκαίο, όπως διευκρινίζεται ανωτέρω, και αφού αφαιρέθηκαν οι επιστροφές και οι εκπτώσεις ή άλλα κίνητρα για πωλήσεις σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε επίπεδο εμπόρου ή αντιπροσώπου. Το αποτέλεσμα της σύγκρισης εκφράστηκε ως ποσοστό του θεωρητικού κύκλου εργασιών των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο έρευνας.

(1029) Το αποτέλεσμα έδειξε μέσο σταθμισμένο περιθώριο υποτιμολόγησης ίσο με 12,7 % για τις εισαγωγές από την οικεία χώρα στην αγορά της Ένωσης.

(1030) Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ανταγωνισμός βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην τιμή και ότι οι τιμές του χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό διαφάνειας (δηλαδή είναι γνωστές στην αγορά), ένα τέτοιο περιθώριο θεωρείται σημαντικό.

(1031) Η αντιστοίχιση μεταξύ των κινεζικών PCN και των ενωσιακών PCN υπερέβαινε το 90 % για καθέναν από τους παραγωγούς-εξαγωγείς. Δύο κινεζικοί PCN συγκρίθηκαν ένας προς έναν με δύο παρόμοιους ενωσιακούς PCN. Και στις δύο περιπτώσεις, ο ενωσιακός PCN που χρησιμοποιήθηκε ανταποκρινόταν σε χαμηλότερες τεχνικές προδιαγραφές σε σύγκριση με τον κινεζικό PCN και, κατά συνέπεια, από τη σύγκριση ευνοήθηκε ο Κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας.

(1032) Επιπλέον, είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι οι τιμές των BEV των BYD και SAIC περιλαμβάνουν επταετή εγγύηση για το BEV, ενώ η διάρκεια ισχύος της εγγύησης για τα BEV του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ήταν μόνο δύο έτη. Επομένως, η υποτιμολόγηση που διαπιστώνεται στην αιτιολογική σκέψη 1029 είναι υποτιμημένη.

(1033) Όσον αφορά τη συμπίεση των τιμών, από την εξέλιξη των τιμών πώλησης και του μοναδιαίου κόστους παραγωγής στην Ένωση καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 7, προκύπτουν στοιχεία που αποδεικνύουν σημαντική συμπίεση των τιμών. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να αυξήσει τις τιμές του για να καλύψει το κόστος του. Αυτό σήμαινε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατέγραψε ζημίες από τις πωλήσεις BEV καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

(1034) Ειδικότερα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η τιμή πώλησης των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος ήταν κατά 30 % χαμηλότερη από το μέσο σταθμισμένο κόστος παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Ο δείκτης αυτός καθορίστηκε ανά τύπο προϊόντος.

(1035) Σημαντικός παράγοντας αυτής της συμπίεσης των τιμών ήταν ότι οι ταξινομήσεις κατόπιν εισαγωγών κινεζικών επιδοτούμενων εισαγωγών μπόρεσαν να αυξηθούν κατά 1 729 % και να ανέλθουν σε μερίδιο αγοράς 22,8 % κατά την περίοδο έρευνας σε σύγκριση με το 2020, όπως φαίνεται στον πίνακα 2β. Οι πωλήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν κυρίως σε βάρος των ενωσιακών παραγωγών που έχαναν μερίδιο αγοράς. Επιπλέον, η συμπίεση των τιμών μπορούσε επίσης να εξηγηθεί από τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι κινεζικές εισαγωγές ανταγωνίζονται τις πωλήσεις της Ένωσης ανεξάρτητα από τον τύπο προϊόντος. Ακόμη και αν η Ένωση μπορούσε να αυξήσει τις πωλήσεις της σε ακριβότερα μοντέλα, θα υπήρχε ανταγωνισμός με κάποιον τύπο κινεζικού BEV και για τα μοντέλα αυτά. Απόρροια αυτού του γεγονότος ήταν να καταγράψει ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διψήφιο ποσοστό ζημιών, όπως φαίνεται στον πίνακα 10.

(1036) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι, κατά τη σύγκριση των τιμών, η Επιτροπή θα έπρεπε να λάβει υπόψη το εμπορικό σήμα του BEV. Το CCCME υποστήριξε επίσης ότι η αξία του εμπορικού σήματος του παραγωγού αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τις τιμές πώλησης και μεταπώλησης των BEV και οι ενωσιακοί παραγωγοί BEV μπορούν να χρεώνουν πολύ υψηλότερες τιμές για τα οικεία BEV σε κάθε τμήμα με βάση την αξία του εμπορικού τους σήματος.

(1037) Η Επιτροπή επισήμανε ότι το CCCME δεν εξήγησε τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή θα έπρεπε να λάβει υπόψη το εμπορικό σήμα για τη σύγκριση των τιμών. Επιπλέον, επισήμανε επίσης ότι η αξία οποιουδήποτε εμπορικού σήματος έχουν οι ενωσιακοί παραγωγοί διαμορφώθηκε χάρη στη μακρά και εκτεταμένη πείρα τους στην κατασκευή οχημάτων ICE, η οποία δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι μεταφέρεται αυτομάτως στα BEV. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο εξηλεκτρισμός αλλάζει ριζικά τα δεδομένα όσον αφορά τον ανταγωνισμό σε επίπεδα άλλα πλην εκείνου των τιμών, διότι θέτει υπό αμφισβήτηση τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά βάσει των οποίων οι κατασκευαστές αυτοκινήτων ICE έχουν αναπτύξει το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα. Οι κοινές αξίες που χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων περιλαμβάνουν τις επιδόσεις, την εξοικονόμηση καυσίμου, την τεχνολογία, την αξιοπιστία, την ασφάλεια και τον σχεδιασμό. Ωστόσο, η χρήση ηλεκτρικών τεχνολογιών θέτει υπό αμφισβήτηση αυτά τα χαρακτηριστικά των προϊόντων. Για παράδειγμα, τα BEV επαναπροσδιορίζουν τις επιδόσεις λόγω των χαρακτηριστικών των ηλεκτρικών κινητήρων. Το πλέον κρίσιμο χαρακτηριστικό είναι η αυτονομία λόγω των χαμηλών επιδόσεων των BEV έναντι των αυτοκινήτων ICE και του σημαντικού χάσματος μεταξύ των μοντέλων BEV όσον αφορά τη μέγιστη αυτονομία. Επιπλέον, η ταχεία ανάπτυξη της Tesla αποτελεί σαφές παράδειγμα του γεγονότος ότι η αξία του εμπορικού σήματος που βασίζεται στα αυτοκίνητα ICE, ή η έλλειψη αυτής, είναι ήσσονος σημασίας όσον αφορά την επιτυχία και την τιμολογιακή ισχύ στην αγορά BEV. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(1038) Το CCCME ισχυρίστηκε επίσης ότι, κατά τη σύγκριση των τιμών, η Επιτροπή θα έπρεπε να λάβει υπόψη τα στοιχεία όλων των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος καθώς και τυχόν άλλων Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων που υπέβαλαν αιτήματα ατομικής εξέτασης, και ιδίως το αίτημα της Tesla, δεδομένου ότι η εν λόγω εταιρεία αντιπροσώπευε περίπου το 50 % των εξαγωγών BEV στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας.

(1039) Το περιθώριο υποτιμολόγησης αλλά και όλοι οι άλλοι μικροοικονομικοί δείκτες υπολογίζονται με βάση τα επαληθευμένα στοιχεία που υπέβαλαν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος και οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος. Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 49, η Tesla δεν συμπεριλήφθηκε στο δείγμα ως Κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας. Κατά συνέπεια, τα στοιχεία του εν λόγω παραγωγού-εξαγωγέα που ζήτησε ατομική εξέταση δεν συμπεριλήφθηκαν στον υπολογισμό της υποτιμολόγησης. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(1040) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η αγορά BEV δεν ήταν ομοιογενής αγορά, και τούτο για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, επειδή δεν υπήρχε ανεξάρτητη αγορά BEV, δεδομένου ότι η αγορά BEV αποτελούσε μέρος της αγοράς επιβατικών οχημάτων, η οποία περιλάμβανε οχήματα ICE και τα BEV ανταγωνίζονταν τα οχήματα ICE. Δεύτερον, επειδή η αγορά BEV ήταν χωρισμένη σε διάφορα τμήματα. Η εταιρεία 24 ανέφερε ότι η κατάτμηση της αγοράς ήταν σημαντική για την ακριβή αξιολόγηση της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και, ως εκ τούτου, η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να κάνει τη διάκριση μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της αγοράς BEV. Η εταιρεία 24 διευκρίνισε περαιτέρω ότι, ενώ η ΕΕ ταξινομεί τα αυτοκίνητα σε κατηγορίες με βάση το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά τους, άλλα κριτήρια, όπως η τιμή και η εμπορική φήμη, αποτελούν βασικούς παράγοντες για τον προσδιορισμό της κατάτμησης της αγοράς. Όσον αφορά τις τιμές πώλησης, η εταιρεία 24 διευκρίνισε ότι η αγορά BEV μπορούσε να χωριστεί σε *«τμήμα εισόδου»*, *«μεσαίο τμήμα»*, *«τμήμα υψηλής ποιότητας»* και *«τμήμα πολυτελείας»*. Η εταιρεία 24 ανέφερε επίσης ότι σε κάθε τμήμα υπήρχε σαφής διάκριση μεταξύ των εμπορικών σημάτων υψηλής ποιότητας και των εμπορικών σημάτων βασικού επιπέδου, με βάση παραμέτρους όπως οι επιδόσεις, οι λειτουργικές δυνατότητες, τα χαρακτηριστικά, τα δίκτυα διανομής και οι υπηρεσίες μετά την πώληση. Επιπλέον, η εταιρεία 24 ανέφερε ότι οι παράγοντες αυτοί καθορίζουν πράγματι τον βαθμό ανταγωνισμού μεταξύ των παραγόντων της αγοράς, καθώς και το αν δύο οποιαδήποτε προϊόντα αποτελούν παρόμοιες εναλλακτικές λύσεις. Η εταιρεία 24 ανέφερε επίσης ότι οι περισσότεροι ενωσιακοί παραγωγοί BEV έχουν επικεντρωθεί μέχρι στιγμής σε μοντέλα οχημάτων υψηλότερης ποιότητας, τα οποία κατέστησαν δυνατή τη διαμόρφωση μεγαλύτερων περιθωρίων κέρδους και, για τον λόγο αυτό, τα εμπορικά σήματα της ΕΕ δεν έχουν έντονη παρουσία στα τμήματα της αγοράς σε επίπεδο εισόδου, γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με την κατάσταση που παρατηρείται στον παραδοσιακό τομέα των ICE. Συνάγεται, επομένως, ότι, σύμφωνα με την εταιρεία 24, οι εισαγωγές από την Κίνα, και ιδίως τα κινεζικά εμπορικά σήματα BEV, έχουν στοχεύσει μέχρι στιγμής κυρίως στο βασικό επίπεδο των φθηνότερων τμημάτων της αγοράς, όπου οι εναλλακτικές λύσεις της ΕΕ δεν έχουν ακόμη έντονη παρουσία. Ως εκ τούτου, η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι οι κινεζικές εισαγωγές συμπληρώνουν επί το πλείστον τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στην αγορά BEV της Ένωσης και δεν τον ανταγωνίζονται.

(1041) Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η αγορά επιβατικών οχημάτων περιλαμβάνει διάφορα συστήματα μετάδοσης κίνησης: ICE, υβριδικά (χωρίς ρευματολήπτη), υβριδικά με ρευματολήπτη (στο εξής: PHEV), BEV και κυψέλης καυσίμου (στο εξής: FCV). Τα FCV και BEV είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών, ενώ τα PHEV, τα υβριδικά και τα οχήματα ICE έχουν κινητήρα καύσης. Αυτοί οι τύποι οχημάτων ενδέχεται να ανταγωνίζονται μεταξύ τους, αλλά μόνο σε πολύ περιορισμένο βαθμό. Παράλληλα, οι συγκεκριμένοι τύποι οχημάτων ανταγωνίζονται επίσης σε πολύ περιορισμένο βαθμό με τις μοτοσικλέτες, τα ηλεκτρικά ποδήλατα, τα σκούτερ κ.λπ. Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής της τρέχουσας έρευνας είναι τα BEV και όχι όλα τα επιβατικά οχήματα ή τα οχήματα κινητικότητας. Στον βαθμό που υπάρχει σχέση ανταγωνισμού με άλλα οχήματα, τα εν λόγω οχήματα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας έρευνας λόγω του στοιχείου αυτού· ούτε αυτός ο περιορισμένος ανταγωνισμός, εάν υπάρχει, θα έθετε υπό αμφισβήτηση τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας όσον αφορά τις επιπτώσεις των επιδοτούμενων εισαγωγών στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής του ομοειδούς προϊόντος (BEV).

(1042) Η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης ότι δεν υπήρχε καθολικά αποδεκτή κατάτμηση για τα επιβατικά αυτοκίνητα και επισήμανε ότι το σύστημα ταξινόμησης που αναφέρεται στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας βασιζόταν σε γενικές περιγραφές του τι αναφέρεται παραδοσιακά ως τμήματα στον συγκεκριμένο κλάδο παραγωγής, και όχι σε αντικειμενικά και μετρήσιμα κριτήρια που παρέχονται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Ως εκ τούτου, δεν υπήρχε σαφής διαχωριστική γραμμή μεταξύ των εικαζόμενων τμημάτων. Στο έγγραφο για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή αναφέρθηκε στα εν λόγω τμήματα κατά την έννοια των τύπων προϊόντων BEV. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο για την κατάτμηση που πρότεινε η εταιρεία 24, η οποία δεν παρείχε καν περιγραφή των εικαζόμενων τμημάτων, αλλά μόνο ονομασίες (δηλαδή *«τμήμα εισόδου»*, *«μεσαίο τμήμα»*, *«τμήμα υψηλής ποιότητας»* και *«τμήμα πολυτελείας»*) με τη χρήση κοινών όρων εμπορίας που έχουν ευρύ περιθώριο ερμηνείας.

(1043) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι, ενώ τα BEV περιλαμβάνουν ευρύ φάσμα διαφορετικών τύπων, όλα έχουν τα ίδια βασικά χαρακτηριστικά και την ίδια κύρια χρήση, δηλαδή τη μεταφορά μικρού αριθμού ατόμων από ένα σημείο σε άλλο. Υπόκεινται επίσης στους ίδιους κανονισμούς όσον αφορά, για παράδειγμα, τα όρια ταχύτητας, τις απαιτήσεις αδειοδότησης και τα τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία επιτρέπεται η κυκλοφορία τους. Βάσει των ανωτέρω, τα BEV μπορούν να θεωρηθούν επαρκώς εναλλάξιμα. Επιπλέον, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1022, στον PCN ελήφθησαν υπόψη τα βασικά χαρακτηριστικά των BEV που είχαν αντίκτυπο στην τιμή πώλησης από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, όπως το μήκος, η αυτονομία, η ισχύς και ο τύπος κίνησης των τροχών και, κατά συνέπεια, ο τύπος του ενωσιακού ομοειδούς προϊόντος συγκρίθηκε με τους παρόμοιους τύπους των κινεζικών προϊόντων, δηλαδή τα εικαζόμενα φθηνά ή υψηλής ποιότητας κινεζικά BEV συγκρίθηκαν, αντίστοιχα, με παρόμοια ενωσιακά μοντέλα.

(1044) Όσον αφορά τους τύπους BEV που πωλούνται από Κινέζους παραγωγούς και τον βαθμό ανταγωνισμού με τους ενωσιακούς παραγωγούς, η έρευνα αποκάλυψε ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς ανταγωνίζονται πλήρως τα BEV που πωλούνται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής [όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1031, το ποσοστό αντιστοίχισης μεταξύ των κινεζικών PCN και του ενωσιακού PCN ήταν πολύ υψηλό (πάνω από 90 %) κατά μέσο όρο και αυτό το ποσοστό αντιστοίχισης αντιπροσωπεύει το 88 % των συνολικών πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος]. Στην πραγματικότητα, οι τύποι BEV που πωλήθηκαν στην αγορά της Ένωσης τόσο από ενωσιακούς παραγωγούς όσο και από Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς ήταν ένα από τα κριτήρια για την επιλογή του δείγματος των ενωσιακών παραγωγών και των παραγωγών-εξαγωγέων, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 33, 36 και 49.

(1045) Κατά την περίοδο έρευνας, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς εξήγαγαν ευρύ φάσμα μοντέλων BEV σε αισθητά διαφορετικές τιμές, ανταγωνιζόμενοι τα μοντέλα BEV που παράγονται από ενωσιακούς παραγωγούς και σχεδιάζουν να επεκτείνουν ακόμη περισσότερο το χαρτοφυλάκιό τους για την αγορά της Ένωσης στο προσεχές μέλλον.

(1046) Για παράδειγμα, ο Κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας BYD του δείγματος πωλούσε στην αγορά της Ένωσης μοντέλα με τιμή καταλόγου κάτω των 30 000 EUR, όπως το Dolphin, μοντέλα με τιμή καταλόγου περίπου 40 000 EUR, όπως το Atto 3, αλλά και μοντέλα τα οποία θεωρεί υψηλής ποιότητας ή πολυτελείας με τιμή καταλόγου άνω των 70 000 EUR, όπως το HAN και το TANG ([426]). Ομοίως, κατά την περίοδο έρευνας, ο όμιλος Geely διέθετε στην αγορά τα BEV Polestar ως μοντέλα υψηλής ποιότητας ([427]) και τα εξήγε στην Ένωση. Το Lotus Eletre, ένα άλλο BEV που παράγεται από την Geely, διατίθεται στην αγορά ως όχημα τύπου υπέρ-SUV ([428]) και προσφέρεται στην αγορά της Ένωσης σε τιμές καταλόγου ύψους 150 000 EUR.

(1047) Πέραν των τύπων BEV που πωλήθηκαν κατά την περίοδο έρευνας, η Επιτροπή επισήμανε ότι η αγορά BEV της Ένωσης βρίσκεται υπό διαρκή εξέλιξη και ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί και οι εξαγωγείς, συμπεριλαμβανομένων των Κινέζων εξαγωγέων, επεκτείνουν κάθε έτος το χαρτοφυλάκιο των BEV που προσφέρουν. Για παράδειγμα, ο όμιλος Stellantis, ένας ενωσιακός όμιλος παραγωγών BEV, ανακοίνωσε τον Οκτώβριο του 2023 το νέο του χαμηλού κόστους BEV Citroën e-C3, με αρχική τιμή 23 300 EUR. Αντιθέτως, τον Μάρτιο του 2024 η κινεζική εταιρεία SAIC του δείγματος παρουσίασε ([429]) ορισμένα νέα μοντέλα, μεταξύ των οποίων το «*υψηλής κλάσης έξυπνο*» IM L6, το «*μεσαίου έως μεγάλου μεγέθους ηλεκτρικό αυτοκίνητο τύπου λιμουζίνας δύο όγκων*» MG9 και το «*μεσαίου έως μεγάλου μεγέθους αμιγώς ηλεκτρικό κουπέ*» SUV MGS9. Άλλες ανακοινώσεις για την παρουσίαση νέων μοντέλων BEV στην αγορά αναφέρονται επίσης στην αιτιολογική σκέψη 1127.

(1048) Επομένως, συνήχθη το συμπέρασμα ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς δεν περιορίζονται σε ορισμένους συγκεκριμένους τύπους BEV, όπως φαίνεται να υπονοεί η εταιρεία 24.

(1049) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα BEV διαμορφώνουν μια ενιαία και συνεχή αγορά εναλλάξιμων προϊόντων και ότι η ανάλυση κατά τμήμα δεν ήταν δικαιολογημένη ούτε σκόπιμη στην προκειμένη περίπτωση. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

4.5. **Οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

4.5.1. *Γενικές παρατηρήσεις*

(1050) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η εξέταση των επιπτώσεων που έχουν οι επιδοτούμενες εισαγωγές στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής περιλαμβάνει αξιολόγηση όλων των οικονομικών δεικτών που έχουν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(1051) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 26, για τον προσδιορισμό της πιθανής ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της δειγματοληψίας.

(1052) Για τον προσδιορισμό της ζημίας, η Επιτροπή προέβη σε διάκριση μεταξύ μακροοικονομικών και μικροοικονομικών δεικτών ζημίας. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες με βάση τα στοιχεία της Prodcom, του ΕΟΠ, της S&P Global Mobility, τα στοιχεία ενόψει πιθανής δειγματοληψίας και τους ιστοτόπους ενωσιακών παραγωγών. Αυτά τα στοιχεία αφορούσαν όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μικροοικονομικούς δείκτες με βάση τα στοιχεία που περιέχονταν στις απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο. Αμφότερα τα σύνολα δεδομένων κρίθηκαν αντιπροσωπευτικά της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(1053) Οι μακροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: παραγωγή, παραγωγική ικανότητα, χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, όγκος πωλήσεων, μερίδιο αγοράς, ανάπτυξη, απασχόληση, παραγωγικότητα, μέγεθος του περιθωρίου επιδότησης και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων επιδοτήσεων.

(1054) Οι μικροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: μέσες μοναδιαίες τιμές, μοναδιαίο κόστος, κόστος εργασίας, αποθέματα, κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων.

([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. *Μακροοικονομικοί δείκτες*

4.5.2.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση παραγωγικής ικανότητας

(1055) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο η συνολική παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας της Ένωσης εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 4

Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Όγκος παραγωγής (τεμάχια)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Δείκτης	*100*	*165*	*220*	*298*
Παραγωγική ικανότητα (τεμάχια)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Δείκτης	*100*	*161*	*225*	*287*
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας	33 %	34 %	32 %	35 %
Δείκτης	*100*	*103*	*98*	*104*

Πηγή: Prodcom ([430]), στοιχεία ενόψει πιθανής δειγματοληψίας και ιστότοποι ενωσιακών παραγωγών

(1056) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η παραγωγή BEV αυξήθηκε κατά περίπου 200 %. Η αύξηση της παραγωγής ήταν σημαντική και σχετικά σταθερή κατά την περίοδο αυτή, γεγονός που αντικατοπτρίζει τη σταδιακή μετάβαση της αγοράς από τα οχήματα ICE στα BEV.

(1057) Δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία σχετικά με τη συνολική παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Επομένως, η συνολική παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής υπολογίστηκε με βάση το επαληθευμένο ποσοστό χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος και τον συνολικό όγκο παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Βάσει των ανωτέρω, η παραγωγική ικανότητα αυξήθηκε κατά 187 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

(1058) Η έρευνα αποκάλυψε ότι ορισμένοι ενωσιακοί παραγωγοί μετέτρεπαν γραμμές παραγωγής οχημάτων ICE σε γραμμές παραγωγής BEV —και, κατά συνέπεια, οι εν λόγω γραμμές παραγωγής προορίζονταν αποκλειστικά για την παραγωγή BEV— ή παρήγαγαν BEV στις οικείες μονάδες συναρμολόγησης παράλληλα με τα οχήματα ICE χρησιμοποιώντας ουσιαστικά την ίδια διαδικασία παραγωγής, με σκοπό την αξιοποίηση υφιστάμενων πόρων, διαδικασιών και ικανοτήτων και την εξασφάλιση ευελιξίας όγκου.

(1059) Ανάλογα με τον τρόπο παραγωγής των BEV από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1058, η παραγωγική τους ικανότητα υπολογίστηκε με διάφορους τρόπους ως εξής: i) με βάση τον μέγιστο αριθμό BEV που μπορούν να παραχθούν ανά ημέρα, πολλαπλασιαζόμενο επί τον παραγωγικό χρόνο εργασίας, λαμβανομένων υπόψη 2-3 βαρδιών, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης, για 46-48 εβδομάδες ετησίως, ή ii) με βάση τη συνολική παραγωγική ικανότητα για όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα μετά την αφαίρεση της παραγωγής όλων των άλλων επιβατικών οχημάτων πλην των BEV.

(1060) Η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας αυξήθηκε κατά 4 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Δεδομένου ότι η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας ήταν κάτω του 40 % κατά την περίοδο έρευνας, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διαθέτει επαρκή παραγωγική ικανότητα για την κάλυψη των μελλοντικών αυξήσεων της ζήτησης για BEV και, επιπλέον, είναι δυνατή η κατανομή μεγαλύτερης παραγωγικής ικανότητας από την παραγωγή οχημάτων ICE στην παραγωγή BEV.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Επισημαίνεται ότι για λόγους εμπιστευτικότητας, η Prodcom δεν αναφέρει τον όγκο παραγωγής για κάθε κράτος μέλος. Τα στοιχεία παραγωγής για το 2023 θα δημοσιοποιηθούν την 1η Ιουλίου 2024.

4.5.2.2. Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

(1061) Η Επιτροπή καθόρισε τον όγκο των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης με βάση τα στοιχεία του ΕΟΠ και της S&P Global Mobility για τις ταξινομήσεις BEV που κατασκευάζονται στην Ένωση.

(1062) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 5

Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Όγκος πωλήσεων στην αγορά της Ένωσης (ταξινομήσεις) σε τεμάχια	379 138	583 992	739 101	987 586
Δείκτης	*100*	*154*	*195*	*260*
Μερίδιο αγοράς (εμφανούς κατανάλωσης)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Δείκτης	*100*	*94*	*93*	*87*
Μερίδιο αγοράς (πραγματικής κατανάλωσης — ταξινομήσεις)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Δείκτης	*100*	*95*	*93*	*92*

Πηγή: Στοιχεία των ΕΕΑ και S&P Global Mobility σχετικά με τις ταξινομήσεις

(1063) Στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου οι πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών αυξήθηκαν κατά 160 %. Η εξέλιξη αυτή ήταν παρόμοια με την εξέλιξη της παραγωγής κατά την ίδια περίοδο. Τα BEV πωλήθηκαν κυρίως μέσω εμπόρων. Οι κύριοι τελικοί χρήστες ήταν καταναλωτές και εταιρείες διαχείρισης βασικών λογαριασμών που παρήγγειλαν συνήθως την παραγωγή ειδικών οχημάτων, και όχι οχήματα από το απόθεμα.

(1064) Παρά την απότομη αύξηση της κατανάλωσης, το μερίδιο αγοράς με βάση την εμφανή κατανάλωση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 13 % ή 9 ποσοστιαίες μονάδες στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, ή κατά 8 % ή πάνω από 5 ποσοστιαίες μονάδες με βάση την πραγματική κατανάλωση. Αντιθέτως, το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την Κίνα υπερπενταπλασιάστηκε στην εν λόγω πλήρως αναπτυσσόμενη αγορά, σε βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

4.5.2.3. Ανάπτυξη

(1065) Η παραγωγή και οι πωλήσεις (ταξινομήσεις) BEV του ενωσιακού κλάδου παραγωγής παρουσίασαν συνεχή και αξιόλογη αύξηση κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ακολουθώντας τη σταδιακή μετάβαση της αγοράς από τα οχήματα ICE στα BEV.

(1066) Η ανάπτυξη του ενωσιακού κλάδου παραγωγής όσον αφορά τις πωλήσεις στην εν λόγω αναπτυσσόμενη αγορά ήταν αισθητά χαμηλότερη από την αύξηση της κατανάλωσης.

(1067) Το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 9 ποσοστιαίες μονάδες με βάση την εμφανή κατανάλωση ή πάνω από 5 ποσοστιαίες μονάδες με βάση τις ταξινομήσεις στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Τα εισαγόμενα BEV (ταξινομήσεις) κατείχαν μερίδιο αγοράς της τάξης σχεδόν του 34,8 % κατά την περίοδο έρευνας. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς κατείχαν το μεγαλύτερο και ταχύτερα αυξανόμενο μερίδιο αγοράς, όπως φαίνεται στους πίνακες 2α και 2β ανωτέρω.

4.5.2.4. Απασχόληση και παραγωγικότητα

(1068) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η απασχόληση και η παραγωγικότητα εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 6

Απασχόληση και παραγωγικότητα

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Αριθμός εργαζομένων	39 995	66 053	99 939	115 835
Δείκτης	*100*	*165*	*250*	*290*
Παραγωγικότητα (τεμάχια/απασχολούμενο)	14	14	12	14
Δείκτης	*100*	*100*	*88*	*103*

Πηγή: Prodcom και ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος

(1069) Η απασχόληση και η παραγωγικότητα υπολογίστηκαν με βάση την απασχόληση των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά παρέκταση του όγκου παραγωγής ολόκληρου του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(1070) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο αριθμός των εργαζομένων αυξήθηκε από περίπου 40 000 σε περίπου 116 000, σημειώνοντας αύξηση κατά 190 %. Η εξέλιξη αυτή ακολούθησε σε μεγάλο βαθμό την τάση της παραγωγής.

(1071) Κατά γενικό κανόνα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μεταφέρει τους εργαζομένους από την παραγωγή των οχημάτων ICE στην παραγωγή BEV, καθώς η παραγωγή οχημάτων ICE μειώνεται ενώ η παραγωγή BEV αυξάνεται. Στο πλαίσιο αυτό, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διασφαλίζει τις θέσεις εργασίας μέσω της επανειδίκευσης (επανεξοπλισμός και επανεκπαίδευση) και της παροχής ευκαιριών στους εργαζομένους του ώστε να προσαρμοστούν στα ηλεκτρικά συστήματα μετάδοσης κίνησης.

(1072) Η παραγωγικότητα ήταν σχετικά σταθερή κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

4.5.2.5. Μέγεθος του ποσού επιδότησης και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων επιδοτήσεων

(1073) Όλα τα ποσά της επιδότησης υπερέβησαν κατά πολύ το ελάχιστο επίπεδο (de minimis). Ο αντίκτυπος του μεγέθους των πραγματικών ποσών των επιδοτήσεων στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής δεν ήταν αμελητέος, δεδομένου του όγκου και των τιμών των εισαγωγών από την οικεία χώρα.

(1074) Η παρούσα είναι η πρώτη έρευνα κατά των επιδοτήσεων όσον αφορά το οικείο προϊόν. Κατά συνέπεια, δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις από πιθανές προηγούμενες επιδοτήσεις.

4.5.3. *Μικροοικονομικοί δείκτες*

4.5.3.1. Τιμές και παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές

(1075) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι μέσες σταθμισμένες μοναδιαίες τιμές πώλησης των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες (συμπεριλαμβανομένων των πωλήσεων των συνδεδεμένων εταιρειών που πραγματοποιήθηκαν υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού) στην Ένωση εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 7

Τιμές πώλησης στην Ένωση

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Μέση μοναδιαία τιμή πώλησης στην αγορά της Ένωσης (EUR/τεμάχιο)	24 404	27 557	31 244	33 560
Δείκτης	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Μοναδιαίο κόστος παραγωγής (EUR/τεμάχιο)	30 683	32 029	35 079	38 140
Δείκτης	*100*	*104*	*114*	*124*

Πηγή: *Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος*

(1076) Οι μέσες τιμές πώλησης ανά τεμάχιο του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν κατά 38 %. Η εξέλιξη αυτή επηρεάστηκε από τις αλλαγές στον συνδυασμό μοντέλων που πωλήθηκαν από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος κατά την εξεταζόμενη περίοδο, λαμβανομένου ιδίως υπόψη ότι η αγορά της Ένωσης μεταβαίνει σταδιακά από τα οχήματα ICE στα BEV και ότι παρουσιάζονταν στην αγορά και πωλούνταν νέα μοντέλα καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου ([431]).

(1077) Το κόστος παραγωγής που παρουσιάζεται ανωτέρω είναι το πλήρες κόστος παραγωγής των πωληθέντων BEV, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των εξαρτημάτων και των πρώτων υλών, των λοιπών εξόδων κατασκευής και των εξόδων πώλησης και γενικών και διοικητικών εξόδων (ΓΔΕΠ), καθώς και των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης (Ε&Α).

(1078) Το μέσο κόστος παραγωγής ανά τεμάχιο του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 24 %. Η εξέλιξη αυτή επηρεάστηκε επίσης από αλλαγές στον συνδυασμό των παραγόμενων μοντέλων. Επιπλέον, στη διαμόρφωση του μοναδιαίου κόστους συνέβαλε και η αύξηση του κόστους των εξαρτημάτων, ιδίως των συσσωρευτών, λόγω του αυξανόμενου κόστους για τις πρώτες ύλες, συμπεριλαμβανομένων του κοβαλτίου, του νικελίου και του λιθίου. Αυξήθηκε επίσης το κόστος και άλλων κατασκευαστικών στοιχείων, ιδίως εκείνων που επηρεάστηκαν από την ενεργειακή κρίση, όπως ο χάλυβας και άλλα μέταλλα. Ένας παράγοντας που είχε πτωτικό αντίκτυπο στο μοναδιαίο κόστος ήταν η αύξηση του όγκου παραγωγής και των πωλήσεων, όπως φαίνεται στους πίνακες 4 και 5, δεδομένου ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί είχαν τη δυνατότητα να κατανείμουν τις πάγιες δαπάνες σε υψηλότερες ποσότητες BEV. Η Επιτροπή επισήμανε ότι ο κλάδος παραγωγής BEV είναι κλάδος παραγωγής υψηλής έντασης κεφαλαίου με υψηλές πάγιες δαπάνες και, κατά συνέπεια, ο υψηλός όγκος παραγωγής συνεπάγεται μειώσεις του μοναδιαίου κόστους παραγωγής.

(1079) Οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος καθόρισαν τις τιμές στην αγορά της Ένωσης σύμφωνα με την τιμολόγηση των σημαντικότερων ανταγωνιστών τους για παρόμοια μοντέλα. Κατά γενικό κανόνα, οι ενωσιακοί παραγωγοί καθορίζουν τιμή καταλόγου για όλα τα μοντέλα ή την προτεινόμενη τιμή λιανικής πώλησης του κατασκευαστή, η οποία είναι η τιμή που συνιστά ο κατασκευαστής στους εμπόρους λιανικής πώλησης για την πώληση των οικείων BEV. Οι προτεινόμενες τιμές πώλησης του κατασκευαστή επανεξετάζονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Ωστόσο, ακόμη και όταν οι προτεινόμενες τιμές πώλησης του κατασκευαστή παραμένουν σταθερές, η τελική τιμή που καταβάλλει ο πελάτης μπορεί να παρουσιάζει διακυμάνσεις λόγω των εκπτώσεων που προσφέρει ο πωλητής στον καταναλωτή.

(1080) Η αγορά BEV αποτελεί ιδιαίτερα ανταγωνιστική και ταχέως εξελισσόμενη αγορά. Επιπλέον, είναι εξαιρετικά διαφανής, δεδομένου ότι όλοι οι πωλητές BEV δημοσιοποιούν τις προτεινόμενες τιμές πώλησης του κατασκευαστή. Λόγω της διαφάνειας των τιμών, η αγορά BEV είναι πολύ ευαίσθητη στις τιμές. Ως εκ τούτου, οι αυξήσεις των τιμών που οφείλονται σε αυξήσεις του κόστους συνεπάγονται συνήθως μείωση των ποσοτήτων των πωλήσεων.

4.5.3.2. Κόστος εργασίας

(1081) Το μέσο κόστος εργασίας των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο ως εξής:

Πίνακας 8

Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο (σε EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Δείκτης	*100*	*106*	*110*	*124*

Πηγή: *Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος*

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models

(1082) Το μέσο κόστος εργασίας αυξήθηκε κατά 24 % την υπό εξέταση περίοδο. Η εξέλιξη αυτή αντανακλούσε τις αυξήσεις των μισθών και του λοιπού κόστους εργασίας σε μια περίοδο υψηλού πληθωρισμού, ιδίως το 2022 και το 2023.

4.5.3.3. Αποθέματα

(1083) Τα επίπεδα των αποθεμάτων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο ως εξής:

Πίνακας 9

Αποθέματα

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Τελικά αποθέματα (τεμάχια)	7 493	9 460	15 504	25 431
Δείκτης	*100*	*126*	*207*	*339*
Τελικά αποθέματα ως ποσοστό παραγωγής	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Δείκτης	*100*	*74*	*97*	*114*

Πηγή: Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος

(1084) Η έρευνα αποκάλυψε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής λειτουργεί κυρίως βάσει παραγγελιών και, ως εκ τούτου, τα αποθέματα, ως ποσοστό της παραγωγής, ήταν εν γένει χαμηλά.

(1085) Τα τελικά αποθέματα των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος αυξήθηκαν στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου κατά 239 %, αντικατοπτρίζοντας την αύξηση της παραγωγής κατά την εν λόγω περίοδο. Τα τελικά αποθέματα ως ποσοστό της παραγωγής αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο κατά 14 %. Η εξέλιξη αυτή οφειλόταν κυρίως στην αύξηση του αριθμού των μοντέλων που προσφέρθηκαν στην αγορά κατά την περίοδο έρευνας σε σύγκριση με το 2020.

4.5.3.4. Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση των επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων

(1086) Η κερδοφορία, οι ταμειακές ροές, οι επενδύσεις και η απόδοση των επενδύσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την εξεταζόμενη περίοδο εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 10

Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση επενδύσεων

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (% του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Δείκτης	*- 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Ταμειακές ροές (σε EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Δείκτης	*- 100*	*- 62*	*- 123*	*- 143*
Επενδύσεις (σε EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Δείκτης	*100*	*97*	*88*	*100*
Απόδοση των επενδύσεων	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Δείκτης	- 100	- 53	- 22	- 29

Πηγή: Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος

(1087) Η Επιτροπή προσδιόρισε την κερδοφορία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εκφράζοντας το καθαρό προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων.

(1088) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ήταν ζημιογόνος καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, παρά τη συνολική μείωση των εν λόγω ζημιών κατά την ίδια περίοδο. Όπως φαίνεται στον πίνακα 7, οι μοναδιαίες τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο με υψηλότερο ρυθμό απ' ό,τι οι αυξήσεις του μοναδιαίου κόστους του. Οι λόγοι για τις εξελίξεις αυτές περιγράφονται στο σημείο 4.5.3.1. Μεταξύ του 2020 και του 2022, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατάφερε να μειώσει τις ζημίες του διότι αύξησε την ποσότητα πωλήσεών του στην αγορά της Ένωσης. Κατά την περίοδο αυτή, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αύξησε τις οικείες ποσότητες παραγωγής και πωλήσεων, ενώ επιτεύχθηκε επίσης βελτίωση στην κατανομή των πάγιων δαπανών στον αυξανόμενο αριθμό των παραγόμενων τεμαχίων. Μολονότι η ανάπτυξη αυτή συνεχίστηκε κατά την περίοδο έρευνας, οι αυξήσεις τόσο των τιμών των πρώτων υλών όσο και του όγκου των επιδοτούμενων εισαγωγών σε χαμηλές τιμές είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση των ζημιών σε σύγκριση με το 2022, οι οποίες ανήλθαν σε – 10,8 % στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου.

(1089) Η αγορά της Ένωσης βρισκόταν σε φάση σταδιακής μετάβασης κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Δεδομένου ότι ορισμένοι ενωσιακοί παραγωγοί κατασκεύαζαν BEV και οχήματα ICE στις ίδιες γραμμές παραγωγής, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1058, το κόστος παραγωγής των BEV μειώθηκε έως κάποιον βαθμό διότι οι πάγιες δαπάνες κατανέμονταν μεταξύ των BEV και των οχημάτων ICE. Ωστόσο, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1222 και 1223, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής πρέπει να μειώσει την παραγωγή και τις πωλήσεις ICE στην Ένωση. Επομένως, για να μεταβεί ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV σε κατάσταση κερδοφορίας και να διασφαλίσει το μέλλον του, πρέπει να αυξήσει την παραγωγή, τις πωλήσεις και το μερίδιο αγοράς του όσον αφορά τα BEV και, κατ' επέκταση, να επιτύχει οικονομίες κλίμακας και να συνεχίσει να μειώνει το μοναδιαίο κόστος του σε σύγκριση με τα επίπεδα τιμών του.

(1090) Οι καθαρές ταμειακές ροές είναι η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος να αυτοχρηματοδοτούν τις δραστηριότητές τους. Οι καθαρές ταμειακές ροές ήταν αρνητικές καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Οι καθαρές ταμειακές ροές παρουσίασαν επιδείνωση κατά την εξεταζόμενη περίοδο λόγω της αύξησης του κύκλου εργασιών και της αύξησης των ζημιών σε απόλυτες τιμές. Στην κατάσταση των ταμειακών ροών που περιγράφεται ανωτέρω συντέλεσαν και τα κέρδη που πραγματοποίησε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής επί των επιβατικών οχημάτων ICE. Ωστόσο, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1222 και 1223, οι ενωσιακοί παραγωγοί πρέπει να μειώσουν τις οικείες πωλήσεις ICE και, λόγω της μείωσης αυτής, θα μειωθούν στο μέλλον τα κέρδη που πραγματοποιεί ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής από τις πωλήσεις οχημάτων ICE.

(1091) Οι επενδύσεις στο οικείο προϊόν αφορούσαν κυρίως τις δαπάνες E&A, νέες επενδύσεις σε γραμμές παραγωγής για την παραγωγή BEV, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής και της εγκατάστασης συσσωρευτών, καθώς και την αγορά συγκεκριμένων εργαλείων για τη συναρμολόγηση των BEV. Παρότι οι επενδύσεις αυτές αφορούν μόνο τις οντότητες παραγωγής του δείγματος, καταδεικνύουν τις μαζικές επενδύσεις που είναι αναγκαίες για τη μετάβαση από την παραγωγή ICE στην παραγωγή BEV. Σημαντικό μέρος των νέων επενδύσεων πρέπει να υλοποιηθεί πριν από την πώληση BEV. Έχουν ήδη αναληφθεί δεσμεύσεις για περαιτέρω επενδύσεις και οι επενδύσεις συνεχίζονται καθώς πραγματοποιείται η σταδιακή μετάβαση των εγκαταστάσεων παραγωγής.

(1092) Σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι επενδύσεις ολόκληρου του ενωσιακού κλάδου παραγωγής για τη μετάβαση στον εξηλεκτρισμό ανέρχονται περίπου σε 170 δισ. EUR για την περίοδο μεταξύ του 2022 και του 2030 ([432]). Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε μέσες επενδύσεις ύψους περίπου 19 δισ. EUR για κάθε έτος της εν λόγω περιόδου. Οι εν λόγω επενδύσεις έχουν προγραμματιστεί για όλους τους τύπους BEV. Ειδικότερα, ο όμιλος Volkswagen επενδύει περίπου 20 δισ. EUR για την ανέγερση τουλάχιστον έξι μονάδων παραγωγής συσσωρευτών στην Ευρώπη κατά τα επόμενα έτη. Ο όμιλος BMW προγραμματίζει να επενδύσει περίπου 1 δισ. EUR για την ανάπτυξη και την παραγωγή BEV στη μονάδα παραγωγής του στο Steyr (Αυστρία) από το 2025. Επενδύει επίσης περίπου 400 εκατ. EUR για την αναβάθμιση της μονάδας του στο Μόναχο (Γερμανία), ενώ κατασκευάζει επίσης νέα μονάδα στην Ουγγαρία για την παραγωγή του νέου του μοντέλου Neue Klasse EV από το 2025. Ο όμιλος Stellantis έχει επενδύσει σε κοινή επιχείρηση με τη Mercedes-Benz και την TotalEnergies, η οποία ονομάζεται ACC, για στοιχεία συσσωρευτών. Η Mercedes-Benz αναμένεται επίσης να δημιουργήσει τέσσερις μονάδες παραγωγής συσσωρευτών στην ΕΕ στο προσεχές μέλλον. Ο όμιλος Renault επενδύει 10 δισ. EUR στον εξηλεκτρισμό έως το 2025.

(1093) Η απόδοση των επενδύσεων είναι το ποσοστό κέρδους επί της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων. Εξελίχθηκε κατά τρόπο παρόμοιο με την απόδοση του κύκλου εργασιών, υπό την έννοια ότι ήταν αρνητική καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου. Οι ζημίες όσον αφορά την απόδοση των επενδύσεων μειώθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο για τους λόγους που περιγράφονται στο σημείο 4.5.3.4. Είναι επίσης σκόπιμο να ληφθεί υπόψη ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος δεν ξεκίνησαν όλοι επενδύσεις σε BEV (και, συνεπώς, δεν άρχισαν να επιτυγχάνουν απόδοση επί των εν λόγω επενδύσεων) κατά το ίδιο έτος. Η αποσαφήνιση αυτή είχε επίσης αντίκτυπο στην τάση απόδοσης των επενδύσεων που παρουσιάζεται στον πίνακα 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) Η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος όσον αφορά την άντληση κεφαλαίων θα πρέπει να εξεταστεί σε συνάρτηση με το γεγονός ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος αποτελούν μέρος μεγάλων βιομηχανικών ομίλων, οι οποίοι χρηματοδότησαν τη μετάβαση από τα οχήματα ICE στα BEV. Ωστόσο, κάθε έτος αυτής της αναπόφευκτης μετάβασης έχει αυξήσει την έκταση των ζημιών που καταγράφονται και έχει μειώσει την ικανότητα του κλάδου παραγωγής να αντλεί κεφάλαια στο μέλλον.

4.5.4. *Συμπέρασμα σχετικά με την κατάσταση του κλάδου παραγωγής*

(1095) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 996, η κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής πρέπει να αναλυθεί στο πλαίσιο της μετάβασης της αγοράς της Ένωσης από τα οχήματα ICE στα BEV.

(1096) Στο πλαίσιο αυτό, η εμφανής ενωσιακή κατανάλωση αυξήθηκε στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου κατά 200 %, ενώ η πραγματική ενωσιακή κατανάλωση (με βάση αποκλειστικά και μόνο τις ταξινομήσεις) αυξήθηκε στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου κατά 182 %. Αυτές οι μεγάλες αυξήσεις αντικατοπτρίζουν το σενάριο σύμφωνα με το οποίο η αγορά επιβατικών οχημάτων της Ένωσης βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της μετάβασης από τα οχήματα ICE στα BEV.

(1097) Παράλληλα, οι ποσότητες εισαγωγών από την Κίνα αυξήθηκαν μαζικά από περίπου 21 000 τεμάχια σε πάνω από 412 000 τεμάχια (δηλαδή κατά περισσότερο από 1 800 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου), μέγεθος που είναι αισθητά υψηλότερο από την αύξηση της κατανάλωσης. Η εξέλιξη αυτή αποτυπώνεται στο μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών, το οποίο αυξήθηκε επίσης μαζικά από 3,9 % το 2020 σε 25 % κατά την περίοδο έρευνας. Παρόμοιες αυξήσεις παρατηρούνται και σε σχέση με τις ταξινομήσεις κινεζικών BEV κατόπιν εισαγωγών από την Κίνα.

(1098) Η παραγωγή και οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν κατά 198 % και 150 % αντίστοιχα. Και πάλι, αυτή η εμφανής ανάπτυξη δεν συμβάδιζε με την αύξηση της κατανάλωσης, κάτι που σημαίνει ότι το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σημείωσε πτώση από 68,9 % το 2020 σε 59,9 % κατά την περίοδο έρευνας.

(1099) Όπως διευκρινίζεται, λόγω της μετάβασης της αγοράς της Ένωσης, αρκετοί δείκτες επηρεάστηκαν από το γεγονός ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μετέτρεπε σταδιακά τις εγκαταστάσεις παραγωγής του για τη μετάβαση από τα οχήματα ICE στα BEV. Για τη μετατροπή αυτή απαιτούνταν μεγάλες και σταθερές επενδύσεις στον τομέα της E&A, καθώς και δαπάνες για τη μετατροπή των εργοστασίων, οι οποίες παρέμειναν αμετάβλητες καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, η κερδοφορία, η απόδοση των επενδύσεων και η παραγωγικότητα παρουσίασαν ελαφρώς θετικές τάσεις λόγω της μετάβασης από τα οχήματα ICE στα BEV, αλλά τα μεγέθη αυτά είτε διατήρησαν το αρνητικό τους πρόσημο είτε παρέμειναν μάλλον σταθερά κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

(1100) Η κερδοφορία και η απόδοση των επενδύσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, παρά τις τάσεις βελτίωσης που παρουσίασαν, παρέμειναν χαμηλές καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Η εξέλιξη αυτή είναι ενδεικτική του γεγονότος ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν ήταν σε θέση να μετακυλίσει στους πελάτες του το πλήρες σημαντικό κόστος που επωμίστηκε στο πλαίσιο της μετάβασης και ότι δεν είχε τη δυνατότητα να καθορίσει τις τιμές για τους πελάτες σε επικερδή επίπεδα. Η ανάλυση που παρατίθεται στο σημείο 4.5.3.1 καταδεικνύει ότι οι τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής συμπιέστηκαν από τις τιμές των επιδοτούμενων εισαγωγών. Η υποτιμολόγηση των επιδοτούμενων εισαγωγών από την Κίνα σε διαρκώς αυξανόμενες ποσότητες, ακόμη και σε μια ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά, καταδεικνύει ότι ο κύριος ανταγωνιστής στον τομέα των εισαγωγών ήταν η Κίνα.

(1101) Παρά την αύξηση των πωλήσεων και της παραγωγής με μοχλό την αυξανόμενη ζήτηση λόγω της μετάβασης από τα οχήματα ICE στα BEV, κατά την περίοδο έρευνας, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής εξακολουθούσε να απέχει πολύ από την πραγματοποίηση κερδών από τα BEV. Η κατάσταση κατά την περίοδο έρευνας όσον αφορά τις ζημίες άνω του 10 % και η συνεχιζόμενη συμπίεση των τιμών έθεσαν σε κίνδυνο ολόκληρη τη μετάβαση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από τα οχήματα ICE στα BEV. Η μετάβαση αυτή περιλάμβανε επενδύσεις πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ και την ανακατανομή του τεράστιου εργατικού δυναμικού που απασχολεί ο κλάδος, ενώ μόλις το 14,5 % της αγοράς της Ένωσης βρισκόταν στο στάδιο της μετάβασης από τα οχήματα ICE στα BEV, όπως φαίνεται στον πίνακα 1.

(1102) Από τους ανωτέρω δείκτες προκύπτει ότι η παρεμπόδιση της μετάβασης από τα οχήματα ICE στα BEV ξεκίνησε προς το τέλος της εξεταζόμενης περιόδου, και ιδίως στη διάρκεια της περιόδου έρευνας, κατά την οποία παρατηρούνται οι μεγαλύτεροι όγκοι κινεζικών εισαγωγών και η μεγαλύτερη μείωση του μεριδίου της αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Αυτό καταδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι, παρά τις τάσεις βελτίωσης που παρουσίασαν ορισμένοι δείκτες κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι περισσότεροι χρηματοοικονομικοί δείκτες εξακολουθούσαν να έχουν αρνητικό πρόσημο και μάλιστα άρχισαν να επιδεινώνονται κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, συμπεριλαμβανομένων της κερδοφορίας, της απόδοσης των επενδύσεων και των ταμειακών ροών. Ακόμη πιο ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι τα μερίδια αγοράς μειώνονταν σταθερά καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, καταγράφοντας το χαμηλότερο ποσοστό στο τέλος της περιόδου έρευνας.

(1103) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή αποφάσισε να εξετάσει αν οι πιθανές μελλοντικές εξελίξεις των επιδοτούμενων εισαγωγών από την Κίνα θα έθεταν σε κίνδυνο την επιτυχή μετάβαση από τα οχήματα ICE στα BEV, προκαλώντας έτσι σημαντική ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

5. ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

5.1. Εισαγωγή

(1104) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε αν η περαιτέρω αύξηση των επιδοτούμενων εισαγωγών από την Κίνα είναι πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και, κατά συνέπεια, να ισοδυναμεί με κίνδυνο πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(1105) Κατά την ανάλυση του κινδύνου πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 8 δεύτερο εδάφιο του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε παράγοντες όπως:

— ο χαρακτήρας της επίμαχης επιδότησης και οι συνέπειες που είναι πιθανόν να προκληθούν από αυτή για το εμπόριο·

— αύξηση σε σημαντικό ποσοστό των επιδοτούμενων εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης, η οποία αποτελεί ένδειξη για την πιθανότητα αξιόλογης αύξησης των εισαγωγών·

— η ύπαρξη επαρκούς και ελεύθερα διαθέσιμης παραγωγικής ικανότητας του εξαγωγέα ή η επικείμενη σημαντική αύξηση της ικανότητας αυτής, με βάση την οποία πιθανολογείται σημαντική αύξηση των επιδοτούμενων εξαγωγών προς την Ένωση, λαμβανομένης υπόψη της ύπαρξης άλλων εξαγωγικών αγορών οι οποίες θα μπορούσαν να απορροφήσουν τυχόν πρόσθετες εξαγωγές·

— το κατά πόσον οι εισαγωγές πραγματοποιούνται σε τιμές που θα είχαν ως αποτέλεσμα τη σημαντική συμπίεση των τιμών ή τη σημαντική παρεμπόδιση της αύξησης των τιμών που θα είχε διαφορετικά επέλθει, και οι οποίες είναι πιθανό να αυξήσουν τη ζήτηση για νέες εισαγωγές· και

— το επίπεδο των αποθεμάτων.

5.2. Ο χαρακτήρας της επίμαχης επιδότησης και οι συνέπειες που είναι πιθανόν να προκληθούν από αυτή για το εμπόριο

(1106) Στο σημείο 3.10, η Επιτροπή συμπέρανε προσωρινά την ύπαρξη αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του βασικού κανονισμού.

(1107) Οι εν λόγω επιδοτήσεις καταδεικνύουν ότι οι εισαγωγές του οικείου προϊόντος επωφελούνται από τη στήριξη του Δημοσίου.

(1108) Η σημαντική υποτιμολόγηση και συμπίεση των τιμών (με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της αύξησης των τιμών που θα είχε επέλθει σε διαφορετική περίπτωση) που διαπιστώθηκαν κατά την περίοδο έρευνας αναμένεται να επηρεάσουν στο προσεχές μέλλον με ακόμη πιο αρνητικό τρόπο την οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που είχε παρατηρηθεί ήδη κατά την περίοδο έρευνας. Η επιθετική τιμολογιακή συμπεριφορά των κινεζικών εισαγωγών και η σημαντική διείσδυση στην αγορά ενισχύονται από το γεγονός ότι η αγορά BEV της Ένωσης είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη στις τιμές και διαφανής.

(1109) Επιπλέον, όπως διευκρινίζεται στο σημείο 3.2, τα μέτρα της κινεζικής κυβέρνησης για τη στήριξη του εγχώριου κλάδου παραγωγής BEV διασφαλίζουν ότι οι εξαγωγές BEV παραμένουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικές σε σημαντικά χαμηλότερες τιμές σε σύγκριση με τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, λόγω του χαμηλότερου κόστους εξασφάλισης χρηματοδότησης, αγαθών ή συντελεστών παραγωγής έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού και άλλων οφελών (σε αντίθεση με τους ενωσιακούς παραγωγούς, οι οποίοι που δεν μπορούν να επωφεληθούν από τόσο σημαντική στήριξη).

(1110) Συνεπώς, είναι δυνατόν να προβλεφθεί ότι, λόγω του χαρακτήρα των μέτρων στήριξης που παρέχει η κινεζική κυβέρνηση, οι επιδοτούμενες εισαγωγές του οικείου προϊόντος θα εξακολουθήσουν να επηρεάζουν αρνητικά την οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

5.3. **Αύξηση σε σημαντικό ποσοστό των επιδοτούμενων εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης, η οποία αποτελεί ένδειξη για την πιθανότητα αξιόλογης αύξησης των εισαγωγών**

Ποσοστό αύξησης των εισαγωγών από την Κίνα και το μερίδιο αγοράς τους

(1111) Οι συνολικές εισαγωγές BEV από την οικεία χώρα αυξήθηκαν σημαντικά από 21 243 τεμάχια το 2020 σε 412 425 τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας, όπως φαίνεται στους πίνακες 2α και 2β.

(1112) Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την Κίνα αυξήθηκε επίσης από 3,9 % το 2020 σε 25,0 % κατά την περίοδο έρευνας, με βάση τις συνολικές εισαγωγές, ή από 3,5 % το 2020 σε 22,8 % κατά την περίοδο έρευνας, με βάση τις ταξινομήσεις που αναγράφονται στους πίνακες 2α και 2β αντίστοιχα. Οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς έχουν κερδίσει μερίδιο αγοράς χάρη στις εισαγωγές σε χαμηλές τιμές, σε βάρος των ενωσιακών παραγωγών και των εισαγωγών από τρίτες χώρες.

Μέτρα που αποτελούν ένδειξη για την πιθανότητα αξιόλογης αύξησης των εισαγωγών

(1113) Όπως καταδεικνύεται στο σημείο 3.2 ανωτέρω, υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι πολιτικές της κινεζικής κυβέρνησης στοχεύουν στην παραγωγή και συγκεκριμένα στις εξαγωγές BEV.

(1114) Υπάρχουν ορισμένα στοιχεία που καταδεικνύουν ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς είναι πιθανό να συνεχίσουν τις εξαγωγές με υψηλούς ρυθμούς. Συγκεκριμένα, η κινεζική κυβέρνηση έθεσε πολύ πρόσφατα σε εφαρμογή ορισμένα μέτρα τα οποία στοχεύουν στις εξαγωγικές αγορές και την περαιτέρω αύξηση των εξαγωγών, μεταξύ άλλων με βάση τη σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην κινεζική εγχώρια αγορά, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1140 έως 1143.

(1115) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1149, η Κίνα εξήγαγε παγκοσμίως 1 471 136 BEV κατά την περίοδο έρευνας, σημειώνοντας αύξηση κατά 659 % σε σύγκριση με το 2020. Τα NEV (BEV και PHEV) είναι πολύ σημαντικά για την κινεζική οικονομία. Ως εκ τούτου, ο πρόεδρος της Κίνας δήλωσε στο μήνυμά του για το Νέο Έτος 2024 ότι τα NEV αποτελούν «*νέα μαρτυρία της κατασκευαστικής αρτιότητας της Κίνας*» ([433]). Ωστόσο, οι Κινέζοι κατασκευαστές BEV δεν περιορίζονται αποκλειστικά και μόνο στην εγχώρια αγορά τους. Για την ακρίβεια, η κινεζική κυβέρνηση παροτρύνει τους Κινέζους παραγωγούς BEV να διερευνούν αγορές στο εξωτερικό και τους στηρίζει με πολλούς τρόπους ώστε να επεκτείνουν τις εξαγωγικές τους πωλήσεις, μεταξύ άλλων με την ανάπτυξη άρτιων συστημάτων παροχής νομικών συμβουλών, διενέργειας δοκιμών και πιστοποίησης. Στο πλαίσιο αυτό, στο σχέδιο 2021-2035 καθορίζονται πέντε στρατηγικά καθήκοντα για τον κινεζικό κλάδο παραγωγής NEV για την επόμενη δεκαπενταετία: 1) βελτίωση της ικανότητας τεχνολογικής καινοτομίας· 2) ανάπτυξη ενός οικοσυστήματος κλάδου παραγωγής NEV· 3) προώθηση της βιομηχανικής ολοκλήρωσης και ανάπτυξης· 4) ανάπτυξη ενός άρτιου συστήματος υποδομών· και 5) ενίσχυση του ανοικτού χαρακτήρα και εμβάθυνση της διεθνούς συνεργασίας. Όσον αφορά τη διεθνή συνεργασία, οι εγχώριες εταιρείες ενθαρρύνονται να καταρτίσουν διεθνή αναπτυξιακά στρατηγικά σχέδια, να διερευνήσουν υπερπόντιες αγορές και να δημιουργήσουν στο εξωτερικό αποθήκες και πλατφόρμες εξυπηρέτησης μετά την πώληση. Στο σχέδιο 2021-2035 δόθηκε επίσης έμφαση στην ανάγκη ενίσχυσης των υποστηρικτικών υπηρεσιών για τη διεθνή συνεργασία, όπως οι υπηρεσίες εταιρικής συμμόρφωσης, παροχής νομικών συμβουλών, διενέργειας δοκιμών και πιστοποίησης. Επιπλέον, στο πρόγραμμα 2021-2035 παρέχεται επίσης καθοδήγηση στις κινεζικές αρχές για την προδραστική συμμετοχή τους στη θέσπιση των σχετικών διεθνών κανόνων και προτύπων ([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]) Διεθνές Συμβούλιο Καθαρών Μεταφορών, *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035, Policy Update* (Το κινεζικό σχέδιο ανάπτυξης του κλάδου παραγωγής οχημάτων νέων μορφών ενέργειας για το 2021 έως το 2035 — Επικαιροποίηση πολιτικής), Ιούνιος 2021, διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Επιπλέον, στις 18 Φεβρουαρίου 2024 η κινεζική πόλη Shenzhen ανέπτυξε σχέδιο για την τόνωση των εξαγωγών αυτοκινήτων ([435]). ([436]). Το σχέδιο αυτό καλύπτει 24 μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της στήριξης για την κατασκευή εργοστασίων και την έναρξη νέων θαλάσσιων διαδρομών. Οι τοπικοί αξιωματούχοι δήλωσαν ότι θα καθιερώσουν υπηρεσίες για τη στήριξη των εξαγωγέων αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της ασφάλισης των εξαγωγών, της ταχύτερης επιστροφής φόρων και της ενθάρρυνσης των κινεζικών τραπεζών να χορηγούν καταναλωτική χρηματοδότηση στους αγοραστές αυτοκινήτων στο εξωτερικό. Το σχέδιο ζητούσε επίσης από τους εξαγωγείς να προβούν στην αγορά περισσότερων πλοίων μεταφοράς οχημάτων για τη δημιουργία κινεζικού κρατικού στόλου οχηματαγωγών πλοίων, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1117.

(1117) Το συμφέρον των Κινέζων παραγωγών στην εξαγωγή BEV προκύπτει επίσης από το γεγονός ότι οι Κινέζοι παραγωγοί BEV παραγγέλλουν την κατασκευή μεγάλου αριθμού οχηματαγωγών πλοίων (*roll-on/roll-off*), τα οποία είναι ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά οχημάτων στο εξωτερικό ([437]). ([438]). Σύμφωνα με αναφορές, τα κινεζικά ναυπηγεία μπορούν να παραδώσουν πάνω από 200 οχηματαγωγά πλοία κατά την περίοδο μεταξύ του 2023 και του 2026. Ο αριθμός αυτός είναι διπλάσιος από τον αριθμό των οχηματαγωγών πλοίων που παραδόθηκαν από το 2015 έως το 2022 ([439]). ([440]). Επιπλέον, η BYD φαίνεται να έχει παραγγείλει έξι οχηματαγωγά πλοία (με δυνατότητα παραγγελίας άλλων δύο πλοίων). Τα πλοία αναμένεται να διαθέτουν χωρητικότητα φόρτωσης περίπου 7 700 CEU (μονάδες ισοδύναμων αυτοκινήτων) έκαστο. Η BYD έχει ήδη παραλάβει το πρώτο της πλοίο με την ονομασία «*BYD Explorer No. 1*» ([441]). ([442]). ([443]), το οποίο χρησιμοποιείται ήδη για τη μεταφορά BEV στην Ένωση ([444]). Και άλλες κινεζικές αυτοκινητοβιομηχανίες, όπως η SAIC και η Chery Automobile ([445]), έχουν παραγγείλει πολλά από τα δικά τους οχηματαγωγά πλοία ([446]). ([447]). Επιπλέον, η κρατική αυτοκινητοβιομηχανία Chery συνεργάζεται επί του παρόντος με τη Wuhu Shipyard για την αναμόρφωση ενός παλαιού ναυπηγείου σε βάση κατασκευής οχηματαγωγών πλοίων στις ακτές της επαρχίας Shandong που θα προορίζεται για τις εξαγωγές BEV ([448]). ([449]).

(1118) Τα ανωτέρω μέτρα, σε συνδυασμό με τα επικείμενα σχέδια επέκτασης των Κινέζων παραγωγών σε μεγάλες χώρες της ΕΕ, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1126 και 1127, καθώς και με τη σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα, όπως τεκμηριώνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1140 έως 1143, δείχνουν ότι η Κίνα θα συνεχίσει να στοχεύει επιθετικά στις εξαγωγικές αγορές, στοιχείο που αποτελεί ένδειξη για την πιθανότητα αξιόλογης μελλοντικής αύξησης των εισαγωγών στην Ένωση.

Ελκυστικότητα και στόχευση της ενωσιακής αγοράς

(1119) Μεταξύ των εξαγωγικών αγορών στις οποίες στοχεύει η Κίνα, η αγορά της Ένωσης ήταν ο κύριος εξαγωγικός προορισμός για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, αντιπροσωπεύοντας το 33,1 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών BEV, λόγω του γεγονότος ότι η αγορά της Ένωσης αποτελεί την πλέον ελκυστική περιοχή για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, δεδομένου του μεγέθους της, της εύκολης πρόσβασης, των επιπέδων τιμών και του σαφούς χάρτη πορείας όσον αφορά τα ηλεκτρικά οχήματα, όπως επεξηγείται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις 1120 έως 1123.

(1120) Ως προς το μέγεθος της αγοράς της Ένωσης, το 2023 ταξινομήθηκαν στην αγορά της Ένωσης 1 538 621 BEV, αριθμός που αντιστοιχεί στο 14,6 % του συνολικού αριθμού των ταξινομημένων επιβατικών αυτοκινήτων ([450]). Αντιθέτως, στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται το μέγεθος της αγοράς BEV σε άλλες κύριες χώρες, καθώς και το ποσοστό των BEV στον συνολικό αριθμό των ταξινομημένων επιβατικών αυτοκινήτων.

([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

Πίνακας 11

Αγορά BEV σε τρίτες χώρες

Χώρα	Αγορά BEV 2023	% των συνολικών ταξινομημένων επιβατικών αυτοκινήτων
ΗΠΑ	1 118 286	7,2 %
Ηνωμένο Βασίλειο	314 684	16,5 %
Νότια Κορέα	156 767	9,0 %
Νορβηγία	104 589	82,4 %
Αυστραλία	87 217	7,25 %
Ινδία	82 336	1,6 %
Τουρκία	64 515	6,7 %
Ελβετία	52 728	20,9 %
Ιαπωνία	43 991	1,7 %
Βραζιλία	19 309	0,9 %
Ινδονησία	17 062	2,2 %

Πηγή: *PwC — Strategy&, «Electric Vehicle Sales Review Q4-2023» (Επισκόπηση πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων για το τέταρτο τρίμηνο του 2023)* ([451])

(1121) Όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης, τελωνειακός δασμός της ΕΕ (δασμός μάλλον ευνοούμενου κράτους — δασμός ΜΕΚ) είναι 10 %. Αντιθέτως, όλες οι άλλες σχετικές αγορές υπόκεινται σε υψηλούς εισαγωγικούς φραγμούς για τις εισαγωγές BEV από την Κίνα. Ειδικότερα, η αγορά των ΗΠΑ —η οποία, μολονότι είναι μικρότερη από την αγορά της Ένωσης, εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει σημαντικό μέγεθος αγοράς άνω του ενός εκατομμυρίου BEV ταξινομημένων το 2023— προστατεύεται επί του παρόντος από συνολικό δασμό ύψους 27,5 % (δασμός ΜΕΚ 2,5 % και «δασμός βάσει του άρθρου 301» ([452]) 25 %) που εφαρμόζεται στις εισαγωγές BEV από την Κίνα, ενώ υπάρχουν και προτάσεις που δημοσιεύθηκαν τον Μάιο του 2024 για αύξηση του δασμού βάσει του άρθρου 301 κατά 100 % από τον Αύγουστο του 2024 ([453]). Επιπλέον, η Τουρκία θέσπισε πρόσθετο δασμολογικό συντελεστή 40 % στις εισαγωγές ηλεκτρικών οχημάτων από την Κίνα ([454]), επιπλέον του δασμού ΜΕΚ ύψους 10 %, ενώ η Ινδία έχει φόρο εισαγωγής 70 % για τα ηλεκτρικά οχήματα με τιμή έως και 40 000 USD ([455]) και 100 % για τα ηλεκτρικά οχήματα με τιμή πάνω από 40 000 USD ([456]). Τον Ιανουάριο του 2024 η Βραζιλία επανέφερε φόρο 10 % στις εισαγωγές BEV, ο οποίος θα αυξηθεί σε 18 % τον Ιούλιο του 2024 και σε 35 % έως τον Ιούλιο του 2026 ([457]). Απομένει, λοιπόν, η αγορά της Ένωσης ως η μόνη μεγάλη, πλούσια και ώριμη αγορά αυτοκινήτων που είναι ανοικτή στις κινεζικές εισαγωγές.

([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) Από πλευράς τιμών, όσον αφορά τους ίδιους τύπους προϊόντων, οι τιμές των BEV στην αγορά της Ένωσης είναι σημαντικά υψηλότερες από τις τιμές των BEV στην κινεζική αγορά, γεγονός που παρέχει στους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς την ευκαιρία να πραγματοποιούν υψηλότερα κέρδη. Για παράδειγμα, από τον Μάρτιο του 2024 ένα από τα κινεζικά αυτοκίνητα με τις υψηλότερες πωλήσεις, το Atto 3 της BYD, είχε αρχική τιμή λιανικής πώλησης στην Κίνα 15 358 EUR (119 800 CNY), ενώ στη Γερμανία, η οποία είναι η κύρια ευρωπαϊκή εξαγωγική αγορά του προϊόντος, η αρχική τιμή λιανικής πώλησης ήταν υπερδιπλάσια, ανερχόμενη σε 31 924 EUR (37 990 EUR με τον ΦΠΑ ([458])) ([459]). Ομοίως, επίσης από τον Μάρτιο του 2024, το νέο Polestar 4 της Geely διετίθετο στην Κίνα με αρχική τιμή 38 331 EUR (299 000 CNY) προ των εκπτώσεων, ενώ στη Γερμανία είχε αρχική τιμή 53 109 EUR (63 200 EUR με τον ΦΠΑ) ([460]). Επιπλέον, οι τιμές παρουσιάζουν επί του παρόντος μείωση στην Κίνα, όπως καταδεικνύεται από πρόσφατα παραδείγματα, όπου η τιμή ενός Model 3 της Tesla στην Κίνα μειώθηκε κατά τουλάχιστον 4 500 USD από τον Ιανουάριο, ενώ η NIO μείωσε τον Ιούνιο τις τιμές της κατά 4 200 USD ([461]). Τον Μάρτιο του 2024 η BYD μείωσε επίσης την τιμή του οικονομικότερου μοντέλου της, του Seagull, κατά 5 %. Το 2023 η BYD μείωσε την τιμή του Yuan Plus (του αυτοκινήτου της με τις υψηλότερες πωλήσεις, που είναι γνωστό ως Atto 3 στην Ένωση) κατά 12 % στην κινεζική αγορά ([462]). Αυτή η μείωση των τιμών στην Κίνα παρέχει περαιτέρω κίνητρα στις εταιρείες ώστε να αυξήσουν τις εξαγωγές τους και να αποκτήσουν πρόσβαση σε νέες αγορές με υψηλότερα επίπεδα τιμών, όπως η αγορά της Ένωσης.

(1123) Όσον αφορά τον σαφή χάρτη πορείας για τα BEV στην Ένωση, σε αντίθεση με άλλες αγορές τρίτων χωρών, η ΕΕ έχει θέσει πολύ υψηλό στόχο όσον αφορά τον αριθμό των ταξινομήσεων BEV. Στο πλαίσιο αυτό, έως το 2035, το 100 % των νέων ταξινομημένων αυτοκινήτων στην Ένωση (πάνω από εννέα εκατομμύρια αυτοκίνητα) θα πρέπει να είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών, ιδίως BEV, ενώ στις ΗΠΑ ο αντίστοιχος στόχος έχει τεθεί μόνο στο 50 %.

(1124) Όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1141 και 1142, η Κίνα διαθέτει ήδη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα για NEV (BEV και PHEV), η οποία θα χρησιμοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό για εξαγωγές στην αγορά της Ένωσης, με βάση την ελκυστικότητά της σε σύγκριση με άλλες αγορές τρίτων χωρών.

(1125) Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της έρευνας, τουλάχιστον 14 Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς είχαν παρουσία στην αγορά της Ένωσης, όπως οι Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (με τα εμπορικά σήματα Dongfeng και Voyah), Geely ([463]) (με τα εμπορικά σήματα Polestar, Zeeker και Lotus), Great Wall Motors (με το εμπορικό σήμα Ora), Hongqi, JAC (με τα εμπορικά σήματα JAC και DR), SAIC (με τα εμπορικά σήματα MG και Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell και Zhidou ([464]). Το μερίδιο αγοράς των εν λόγω Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων αυξήθηκε συνολικά από 1,9 % το 2020 σε 7,3 % κατά την περίοδο έρευνας, όπως επεξηγείται στον πίνακα 12.

(1126) Μετά την περίοδο έρευνας, πολλοί Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς ανακοίνωσαν ότι σκοπεύουν να παρουσιάσουν αρκετά νέα μοντέλα BEV στην αγορά της Ένωσης, καθώς και να επεκτείνουν την παρουσία τους στην αγορά της Ένωσης με την είσοδό τους βραχυπρόθεσμα στην αγορά περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ. Οι ανακοινώσεις αυτές αποτελούν σαφή ένδειξη του συμφέροντος των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων στην αγορά της Ένωσης. Για παράδειγμα ([465]), η Xpeng Inc, η οποία έχει ήδη παρουσία στις Κάτω Χώρες, σκοπεύει να εισέλθει στη γερμανική και τη γαλλική αγορά το 2024 ([466]). Το εμπορικό σήμα πολυτελείας Voyah της Dongfeng, η οποία έχει ήδη παρουσία στη Φινλανδία, πρόκειται να εισέλθει στην ισπανική και την πορτογαλική αγορά το 2024 και ενδεχομένως και στη γερμανική, τη γαλλική και την ιταλική αγορά ([467]). Η Great Wall Motor σχεδιάζει να επεκτείνει την παρουσία της στην Ένωση σε επτά επιπλέον χώρες πέραν της Γερμανίας, όπως η Ιταλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, οι Κάτω Χώρες, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο και η Αυστρία ([468]). Η Zeekr, το εμπορικό σήμα υψηλής ποιότητας της Geely, άρχισε επίσης να πωλεί το εμπορικό σήμα Zeekr 001 στις Κάτω Χώρες από το τέλος του 2023 ([469]).

([458]) Φόρος προστιθέμενης αξίας.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ και https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ και 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]) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο δεν υπήρχαν εισαγωγές του εμπορικού σήματος Volvo της Geely από την Κίνα.
([464]) Ο κατάλογος δεν είναι εξαντλητικός.
([465]) Ο κατάλογος παραδειγμάτων δεν είναι εξαντλητικός.
([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) Επιπροσθέτως, η BYD παρουσίασε στην αγορά της Ένωσης το έκτο μοντέλο BEV, το Seal U, επιπλέον των Atto 3, Dolphin, Seal, Han και Tang ([470]). Η MG σκοπεύει επίσης να παρουσιάσει το μοντέλο IM L6 στην αγορά της Ένωσης το 2025 ([471]). Η NIO σκοπεύει να παρουσιάσει το οικονομικότερο παράγωγο εμπορικό της σήμα με την κωδική ονομασία Firefly στην Ευρώπη το 2025 ([472]). Το εμπορικό σήμα HiPhi της κινεζικής εταιρείας κατασκευής ηλεκτρικών οχημάτων υψηλής ποιότητας Human Horizons ανακοίνωσε την ευρωπαϊκή τιμολόγηση των μοντέλων της και άρχισε να δέχεται προπαραγγελίες το 2023 με τιμές άνω των 100 000 EUR στη Γερμανία ([473]). Επιπλέον, η BYD δήλωσε ότι σκοπεύει να αυξήσει σημαντικά το μερίδιο αγοράς της στην αγορά της Ένωσης από 1,1 % που κατέχει επί του παρόντος σε 5 % έως το 2025 ([474]).

(1128) Επίσης, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μεταφορών και Περιβάλλοντος ([475]), το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εμπορικών σημάτων και των ευρωπαϊκών εμπορικών σημάτων που έχουν αγοραστεί από κινεζικές εταιρείες θα ανέλθει σε 11 % το 2024, σε 14 % το 2025 και σε 20 % έως το 2027 ([476]).

(1129) Συμπερασματικά, λαμβανομένης υπόψη της πολιτικής της κινεζικής κυβέρνησης να ενθαρρύνει τους Κινέζους παραγωγούς να εξάγουν BEV, η υψηλή ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης, η μαζική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα και οι αισθητά υψηλές πλεονάζουσες παραγωγικές ικανότητες, καθώς και το γεγονός ότι ο όγκος των εισαγωγών BEV από τη ΛΔΚ έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2020, αποτελούν ένδειξη για την πιθανότητα συνέχισης της σημαντικής αύξησης των εν λόγω εισαγωγών, και μάλιστα πολύ σύντομα αλλά και κατά τα επόμενα έτη. Η αύξηση αυτή θα προέλθει κυρίως από τα κινεζικά εγχώρια εμπορικά σήματα και τα ευρωπαϊκά εμπορικά σήματα που έχουν αγοραστεί από κινεζικές εταιρείες σε βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ο οποίος πιθανότατα θα συνεχίσει να χάνει το μερίδιο αγοράς του.

Πιθανή εξέλιξη των μεριδίων αγοράς των κινεζικών εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης

(1130) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι, προκειμένου να εκτιμηθούν ο όγκος των κινεζικών εισαγωγών BEV και η πιθανότητα αύξησης των εν λόγω εισαγωγών στο μέλλον, θα πρέπει να εκτιμηθούν όλες οι εισαγωγές BEV από την Κίνα και ιδίως οι εισαγωγές του ίδιου του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV.

(1131) Αντικείμενο της τρέχουσας έρευνας αποτελούν όλες οι επιδοτούμενες εισαγωγές BEV καταγωγής Κίνας, ανεξάρτητα από το καθεστώς ιδιοκτησίας της εκάστοτε εταιρείας. Ανταποκρινόμενη στον ισχυρισμό, η Επιτροπή ανέλυσε όλες τις εισαγωγές από την Κίνα κατανέμοντάς τες σε εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν από Κινέζους εξαγωγείς που είναι συνδεδεμένοι με τους ενωσιακούς ΚΠΕ ICE (Renault, BMW και Mercedes-Benz) οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV στην αγορά της Ένωσης, σε εισαγωγές από την Tesla και σε εισαγωγές όλες τις άλλες κινεζικές πηγές, όπως ευρωπαϊκά σήματα που αποκτήθηκαν στο παρελθόν από κινεζικές εταιρείες (Polestar και MG), Κινέζοι ΚΠΕ ICE (BYD, Chery, Dongfeng κ.ά.) και κινεζικές νεοφυείς επιχειρήσεις ηλεκτρικών οχημάτων (NIO, Xpeng κ.ά.).

(1132) Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων που είναι συνδεδεμένοι με τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής καθώς και όλων των άλλων κινεζικών εισαγωγών, με βάση τις ταξινομήσεις, εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 12α

Κατανομή του μεριδίου αγοράς των κινεζικών εισαγωγών

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Μερίδιο αγοράς των εισαγωγών των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων που είναι συνδεδεμένοι με τους ενωσιακούς ΚΠΕ ICE οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 – 5,7]% ([1])
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8 – 10,8] %

([470]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Bibblio&itm_campaign=Bibblio-related&itm_-medium=Bibblio-footer-1
([471]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/
([472]) https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/
([473]) https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/
([474]) https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe
([475]) Ομάδα εμπειρογνωμόνων για την προώθηση καθαρών και βιώσιμων μεταφορών για όλους.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Μερίδιο αγοράς όλων των άλλων κινεζικών εισαγωγών	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Ούτε ο ΕΟΠ ούτε η S&P Global Mobility αναφέρουν στοιχεία σχετικά με την προέλευση των BEV. Επομένως, για τη διαφοροποίηση του όγκου των BEV των μοντέλων του ομίλου Tesla που εισάγονται από την Κίνα από τα BEV που παράγονται στην Ένωση, η Επιτροπή χρησιμοποίησε την απάντηση των εξαγωγέων στο ερωτηματολόγιο που υπέβαλε η Tesla στο πλαίσιο του αιτήματός της για ατομική εξέταση, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη (183). Επιπλέον, δεδομένου ότι τα αντίστοιχα στοιχεία για την περίοδο έρευνας δεν έχουν δημοσιοποιηθεί, η Επιτροπή παρουσίασε τις πληροφορίες για το μερίδιο αγοράς της Tesla σε εύρη τιμών. Για λόγους προστασίας του εμπιστευτικού χαρακτήρα των στοιχείων που αφορούν την Tesla, η Επιτροπή όφειλε να αναφέρει σε εύρη τιμών και τα αντίστοιχα στοιχεία για τις εισαγωγές των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων που είναι συνδεδεμένοι με τους ενωσιακούς ΚΠΕ ICE οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV, διότι, σε διαφορετική περίπτωση, τα στοιχεία για την Tesla θα μπορούσαν να υπολογιστούν διά της αφαιρετικής μεθόδου. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει τα ακριβή στοιχεία στον οριστικό κανονισμό, μόλις δημοσιοποιηθούν τα απαραίτητα στοιχεία.

Πηγή: ΕΕΑ και S&P Global Mobility

(1133) Σύμφωνα με τον ανωτέρω πίνακα, από τις συνολικές εισαγωγές από την Κίνα, το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών των ενωσιακών ΚΠΕ ICE οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV αυξήθηκε μεταξύ του 2020 και του 2021, αλλά παρέμεινε σχετικά σταθερό από το 2021 και την περίοδο έρευνας, καθώς ανήλθε σε [4,7 % – 5,7 %] κατά την περίοδο έρευνας, και είναι συνεπώς χαμηλότερο από το μερίδιο αγοράς όλων των άλλων κινεζικών εισαγωγών, το οποίο αυξήθηκε από 1,9 % το 2020 σε 7,3 % κατά την περίοδο έρευνας.

(1134) Η Επιτροπή προσδιόρισε επίσης τις κινεζικές εισαγωγές σε τριμηνιαία βάση κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, όπως φαίνεται στον πίνακα κατωτέρω.

Πίνακας 12β

Κατανομή του μεριδίου αγοράς των κινεζικών εισαγωγών

	Περίοδος έρευνας			
	Οκτώβριος – Δεκέμβριος 2022	Ιανουάριος – Μάρτιος 2023	Απρίλιος – Ιούνιος 2023	Ιούλιος – Σεπτέμβριος 2023
Μερίδιο αγοράς των εισαγωγών των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων που είναι συνδεδεμένοι με τους ενωσιακούς ΚΠΕ ICE οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV	[4,2 – 5,8] %	[4,3 – 5,9] %	[3,8 – 5,3] %	[5,6 – 6,8] %
Tesla	[10,6 – 12,2] %	[12,8 – 14,4] %	[8,9 – 10,4] %	[6,6 – 7,8] %
Μερίδιο αγοράς όλων των άλλων κινεζικών εισαγωγών	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Πηγή: S&P Global Mobility

(1135) Από τον ανωτέρω πίνακα προκύπτει ότι, σε τριμηνιαία βάση, το μερίδιο αγοράς όλων των άλλων κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκε σε τρία από τα τέσσερα τρίμηνα κατά την περίοδο έρευνας, από 6,8 % το πρώτο τρίμηνο σε 8,8 % το τέταρτο τρίμηνο, και υπερέβη το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών των ενωσιακών ΚΠΕ ICE οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV, το οποίο ανήλθε σε [5,6 % – 6,8 %] κατά την περίοδο έρευνας.

(1136) Σε αντίθεση με τον μεγάλο αριθμό ανακοινώσεων στις οποίες προέβησαν οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1126 και 1127, οι ενωσιακοί ΚΠΕ ICE οι οποίοι βρίσκονται στο στάδιο της μετάβασης προς την παραγωγή BEV δεν ανακοίνωσαν σημαντικά σχέδια όσον αφορά την εισαγωγή BEV από την Κίνα. Οι περισσότεροι από αυτούς διαθέτουν ένα μοντέλο ή εμπορικό σήμα BEV το οποίο εισάγεται από την Κίνα σε σημαντικά χαμηλότερους όγκους σε σύγκριση με την παραγωγή τους στην Ένωση. Για παράδειγμα, η BMW ανακοίνωσε

ότι από το 2025 θα σταματήσει να εισάγει το οικείο μοντέλο BEV iX3, το οποίο εισήγαγε από την Κίνα κατά την εξεταζόμενη περίοδο ([477]). Ο όμιλος BMW σκοπεύει να εισαγάγει από την Κίνα το εμπορικό σήμα MINI Cooper ([478]), ο όμιλος Mercedes-Benz το εμπορικό σήμα Smart, ο όμιλος Volkswagen το εμπορικό σήμα Cupra και ο όμιλος Renault το μοντέλο Dacia Spring. Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών αυτών είναι σχετικά σταθερό από το 2021 και δεν αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά πολύ σύντομα αλλά ούτε και στο προσεχές μέλλον.

(1137) Επιπλέον, ούτε οι εισαγωγές της Tesla από την Κίνα αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά, καθώς η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της Tesla είναι πολύ χαμηλή, εάν όχι μηδενική. Σύμφωνα με δημοσίως διαθέσιμες πληροφορίες, η Tesla σκοπεύει να αυξήσει την παραγωγική της ικανότητα στην Κίνα. Ωστόσο, φαίνεται ότι η Tesla δεν έχει λάβει ακόμη τις απαραίτητες κανονιστικές εγκρίσεις και δεν είναι σαφές αν θα τις λάβει ([479]).

(1138) Επομένως, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι είναι πιθανό να υπάρξει αύξηση των μεριδίων αγοράς κυρίως από κινεζικά εμπορικά σήματα στο άμεσο μέλλον. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

5.4. Επαρκής και ελεύθερα διαθέσιμη παραγωγική ικανότητα και ικανότητα απορρόφησης των αγορών τρίτων χωρών

(1139) Η κινεζική κυβέρνηση δεν υπέβαλε κατάλογο των κατασκευαστών BEV στην Κίνα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή χρειάστηκε να προσφύγει σε δημοσίως διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το θέμα αυτό. Σύμφωνα, λοιπόν, με το Bloomberg, το 2023 υπήρχαν περίπου 100 Κινέζοι κατασκευαστές ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Κίνα, αριθμός που κατέγραψε μείωση σε σύγκριση με τους περίπου 500 που υπήρχαν το 2019 ([480]).

α) *Παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα*

(1140) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 49, στο πλαίσιο της έρευνας αναγγέλθηκαν 21 κινεζικοί όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων με την υποβολή απάντησης ενόψει πιθανής δειγματοληψίας. Με βάση τις απαντήσεις αυτές, όπως φαίνεται στον πίνακα 13, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι εν λόγω Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς παρουσίαζαν αυξανόμενη παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Κατά την περίοδο έρευνας, η πλεονάζουσα παραγωγική τους ικανότητα ανήλθε σε σχεδόν 2,3 εκατομμύρια BEV, δηλαδή 1,5 φορές μεγαλύτερη από τη συνολική πραγματική κατανάλωση BEV στην Ένωση στη διάρκεια της ίδιας περιόδου, η οποία ανερχόταν σε 1 519 082 τεμάχια, όπως φαίνεται στον πίνακα 1.

Πίνακας 13

Παραγωγή και παραγωγική ικανότητα των συνεργαζόμενων Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων

Μονάδες	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Παραγωγή	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Δείκτης	*100*	*320*	*650*	*792*
Παραγωγική ικανότητα	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Δείκτης	*100*	*145*	*227*	*288*
Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Δείκτης	*100*	*92*	*100*	*137*
Ποσοστό χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας	23 %	51 %	66 %	64 %
Δείκτης	*100*	*221*	*286*	*275*

Πηγή: *Απαντήσεις των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων ενόψει πιθανής δειγματοληψίας*

([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) Ωστόσο, τα στοιχεία σχετικά με την παραγωγή, την παραγωγική ικανότητα και την πλεονάζουσα παραγωγική βάσει των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων είναι ελλιπή. Οι πληροφορίες που δημοσίευσε η Κινεζική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (στο εξής: CAAM) δείχνουν ότι η συνολική παραγωγή BEV στην Κίνα ανερχόταν σε 5,8 εκατομμύρια, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1144. Επομένως, εάν υποτεθεί ότι οι Κινέζοι παραγωγοί BEV που δεν αναγγέλθηκαν στο πλαίσιο της έρευνας είχαν το ίδιο ποσοστό χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας με τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς που αναγγέλθηκαν, η συνολική παραγωγική ικανότητα BEV στην Κίνα ήταν 9,18 εκατομμύρια μονάδες και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα 3,34 εκατομμύρια BEV, δηλαδή 2,2 φορές μεγαλύτερη από την κατανάλωση BEV στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας.

(1142) Επιπλέον, δεδομένου ότι ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων μπορεί να παράγει στις ίδιες γραμμές παραγωγής αυτοκίνητα ICE και BEV, η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη συνολική παραγωγική ικανότητα επιβατικών αυτοκινήτων στην Κίνα με βάση δημοσίως διαθέσιμες πληροφορίες. Όπως αναφέρεται σε άρθρο που δημοσίευσε η China Daily, σύμφωνα με την Κινεζική Ένωση Επιβατικών Αυτοκινήτων, το 2021 η παραγωγική ικανότητα στην Κίνα για τα NEV και τα επιβατικά αυτοκίνητα ICE ανήλθε σε 40,89 εκατομμύρια μονάδες ([481]). Επιπλέον, το πρακτορείο Τύπου Reuters ανέφερε σε άρθρο ότι, σύμφωνα με την Κινεζική Ένωση Επιβατικών Αυτοκινήτων, στο τέλος του 2022 η συνολική παραγωγική ικανότητα επιβατικών οχημάτων (NEV και αυτοκίνητα ICE) ανήλθε σε 43 εκατομμύρια, με ποσοστό χρησιμοποίησης εγκαταστάσεων της τάξης του 54,5 % ([482]). Κατά συνέπεια, η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα επιβατικών οχημάτων στην Κίνα ανερχόταν σε 23,4 εκατομμύρια μονάδες. Αυτή η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή BEV για την αγορά της Ένωσης.

(1143) Επιπλέον, έχει αναφερθεί επίσης ότι η κινεζική κυβέρνηση είναι ενήμερη για την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα επιβατικών οχημάτων και έχει εφαρμόσει αυστηρότερο καθεστώς αδειοδότησης για τη χορήγηση κανονιστικών εγκρίσεων σε εταιρείες που σκοπεύουν να δημιουργήσουν νέα γραμμή παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων στην Κίνα ([483]). Ωστόσο, εξακολουθούν να εγκαθίστανται στην Κίνα νέοι παραγωγοί BEV, όπως ο Κινέζος κατασκευαστής έξυπνων ηλεκτρονικών ειδών ευρείας κατανάλωσης Xiaomi ([484]).

β) *Παραγωγή στην Κίνα*

(1144) Σύμφωνα με την CAAM ([485]), η παραγωγή BEV οχημάτων στην Κίνα σημειώνει σημαντική αύξηση. Ως εκ τούτου, όπως φαίνεται στον πίνακα 14, κατά την περίοδο έρευνας παρήχθησαν στην Κίνα 5 836 000 BEV, αριθμός που συνεπάγεται αύξηση 489 % σε σύγκριση με το 2020, κατά το οποίο είχαν παραχθεί 991 000 BEV.

Πίνακας 14

Συνολική παραγωγή BEV στην Κίνα

Μονάδες	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Παραγωγή BEV στην Κίνα	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Δείκτης	*100*	*279*	*518*	*589*

Πηγή: CAAM

γ) *Ζήτηση στην Κίνα*

(1145) Το 2023 οι συνολικές πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων στην Κίνα ανήλθαν σε 26,06 εκατομμύρια μονάδες ([486]). Για το 2024, οι πωλήσεις επιβατικών οχημάτων προβλέπεται να αυξηθούν κατά 3,1 % και να ανέλθουν σε 26,8 εκατομμύρια μονάδες σε σύγκριση με το 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) Το 2023 οι συνολικές πωλήσεις επιβατικών NEV στην Κίνα (BEV και PHEV) ανήλθαν σε 9,49 εκατομμύρια ([488]). Σύμφωνα με εκτιμήσεις, το 2024 οι πωλήσεις NEV θα αυξηθούν κατά 20 % σε σύγκριση με το 2023 ([489]) και θα ανέλθουν, συνεπώς, σε 11,4 εκατομμύρια μονάδες.

(1147) Κατά την περίοδο έρευνας, οι πωλήσεις BEV (ταξινομήσεις) ανήλθαν σε πάνω από 5 εκατομμύρια, όπως επεξηγείται στον πίνακα κατωτέρω. Επιπλέον, βάσει στοιχείων της CAAM, περίπου το 87 % των παραχθέντων BEV πωλήθηκε και ταξινομήθηκε στην Κίνα.

Πίνακας 15

Συνολική ζήτηση στην Κίνα

Μονάδες	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Ταξινομήσεις BEV στην Κίνα	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Δείκτης	*100*	*294*	*467*	*547*

Πηγή: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles και InsideEVs, «China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023» (Νέο ρεκόρ πωλήσεων 8 εκατομμυρίων οχημάτων με ρευματολήπτη για την Κίνα το 2023)* ([490])

(1148) Η αύξηση κατά 20 % της αγοράς BEV στην Κίνα το 2024 μεταφράστηκε σε 6,1 εκατομμύρια BEV, σε σύγκριση με παραγωγική ικανότητα άνω των 9 εκατομμυρίων BEV. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η εγχώρια αγορά της Κίνας δεν θα ήταν σε θέση να απορροφήσει τη μεγάλη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα που διέθετε.

δ) *Εξαγωγές της Κίνας και διαθεσιμότητα άλλων εξαγωγικών αγορών*

(1149) Βάσει επίσημων τελωνειακών στατιστικών των κινεζικών αρχών, κατά την περίοδο έρευνας η Κίνα εξήγαγε 1 471 136 BEV (μέγεθος που αντιστοιχεί σε αύξηση κατά 659 % σε σύγκριση με το 2020), εκ των οποίων 486 550 BEV εξήχθησαν στην Ένωση, σημειώνοντας αύξηση κατά 1 343 % σε σύγκριση με το 2020.

Πίνακας 16

Κινεζικές εξαγωγές BEV

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Συνολικές κινεζικές εξαγωγές	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Δείκτης	*100*	*258*	*487*	*759*
Κινεζικές εξαγωγές στην Ένωση	33 731	171 822	328 391	486 550
Δείκτης	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% των κινεζικών εξαγωγών στην Ένωση επί των συνολικών εξαγωγών	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Πηγή: *GTA*

(1150) Ο ανωτέρω πίνακας δείχνει ότι η αγορά της Ένωσης αποτελεί τον κύριο εξαγωγικό προορισμό για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς και αντιπροσωπεύει το 33,1 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών BEV. Άλλοι προορισμοί είναι το Ηνωμένο Βασίλειο (10 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών) η Ταϊλάνδη (9 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών), οι Φιλιππίνες (7 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών) και η Αυστραλία (6 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών).

([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) Το ποσοστό των BEV που εξήχθησαν στην Ένωση επί των συνολικών κινεζικών εξαγωγών αυξήθηκε από 17,4 % το 2020 σε 33,1 % κατά την περίοδο έρευνας. Μολονότι οι συνολικές κινεζικές εξαγωγές BEV υπερεξαπλασιάστηκαν κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, οι εξαγωγές προς την Ένωση αυξήθηκαν με πολύ ταχύτερο ρυθμό, και συγκεκριμένα υπερδεκαπλασιάστηκαν κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου.

(1152) Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1120 και στον πίνακα 11, οι αγορές των ΗΠΑ και της Ένωσης είναι οι μεγαλύτερες αγορές επιβατικών αυτοκινήτων μετά την Κίνα, ενώ η αγορά των ΗΠΑ προστατεύεται από τις εισαγωγές κινεζικών BEV με την επιβολή υψηλών εισαγωγικών δασμών, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 1121. Άλλες αγορές, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιαπωνία και η Κορέα, είναι σχετικά μικρές αγορές σε σύγκριση με την αγορά της Ένωσης, όπως φαίνεται στον πίνακα 11 και, κατά συνέπεια, η ικανότητα απορρόφησης των εν λόγω τρίτων χωρών είναι περιορισμένη. Τέλος, άλλες αγορές τρίτων χωρών, όπως οι ΗΠΑ και η Τουρκία, έχουν επίσης θεσπίσει εμπορικούς φραγμούς κατά των κινεζικών εισαγωγών BEV, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 1121.

ε) *Συμπέρασμα*

(1153) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι σημαντικοί όγκοι της υφιστάμενης πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας BEV θα εξακολουθήσουν να διοχετεύονται στην αγορά της Ένωσης κατά τους επόμενους μήνες και τα επόμενα έτη. Τόσο η παρούσα πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα όσο και η ανεπαρκής ικανότητα απορρόφησης των αγορών τρίτων χωρών ή της εγχώριας αγοράς στην Κίνα αποτελούν ένδειξη για την πιθανότητα περαιτέρω αξιόλογης αύξησης των επιδοτούμενων κινεζικών εξαγωγών στην Ένωση.

5.5. **Επίπεδο τιμών των επιδοτούμενων εισαγωγών**

(1154) Τα BEV που έφτασαν στην ενωσιακή αγορά από την Κίνα κατά την περίοδο έρευνας εισήχθησαν σε σημαντικά χαμηλότερες τιμές από τις τιμές που χρεώνονται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1029, η Επιτροπή καθόρισε μέσα σταθμισμένα περιθώρια υποτιμολόγησης της τάξης του 12,7 % για την περίοδο έρευνας, βάσει ανάλυσης ανά τύπο προϊόντος στο ίδιο επίπεδο εμπορίου. Επιπλέον, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1033, η τιμή πώλησης των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος ήταν κατά 30 % χαμηλότερη από το μέσο σταθμισμένο κόστος παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(1155) Λαμβανομένης υπόψη της φύσης της αγοράς της Ένωσης, η οποία είναι εξαιρετικά διαφανής και ευαίσθητη στις τιμές, το επίπεδο τιμών των επιδοτούμενων εισαγωγών, σε αυξανόμενους όγκους, είναι πιθανό να διεισδύσει περαιτέρω στην αγορά της Ένωσης και να συνεχίσει να ασκεί σημαντική πίεση στις τιμές των ενωσιακών παραγωγών, και τούτο σε μια συγκυρία κατά την οποία ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είναι ιδιαίτερα ευάλωτος, καθώς η αγορά βρίσκεται στο στάδιο της μετάβασης από την παραγωγή οχημάτων ICE στην παραγωγή BEV.

(1156) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη συμπίεσης των τιμών. Πράγματι, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής πωλούσε σε τιμές κάτω του κόστους παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Λόγω της σημαντικής πίεσης που ασκούσαν στις τιμές οι επιδοτούμενες εισαγωγές από τη ΛΔΚ σε χαμηλές τιμές, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να αυξήσει τις δικές του τιμές πώλησης του ώστε να επιτύχει κερδοφορία, με αποτέλεσμα να καταγράψει απώλειες.

5.6. **Επίπεδο αποθεμάτων**

(1157) Το επίπεδο των αποθεμάτων των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος περιγράφεται λεπτομερώς στην αιτιολογική σκέψη 1017, στην οποία καταδεικνύεται ότι στο τέλος της περιόδου έρευνας οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς διέθεταν σημαντικά αποθέματα BEV στην Ένωση [4,3 % της κατανάλωσης στην αγορά της Ένωσης (ταξινομήσεις) κατά την περίοδο έρευνας ή περίπου 19 % του αριθμού των ταξινομήσεων κατόπιν εισαγωγών από την Κίνα]. Είναι σαφές ότι οι εν λόγω μεγάλες ποσότητες άμεσα διαθέσιμων BEV προορίζονται κυρίως για πώληση στην αγορά της Ένωσης.

(1158) Επιπλέον, σύμφωνα με αναφορές στον Τύπο, έχει διαπιστωθεί συμφόρηση BEV που εισάγονται από την Κίνα και αποθηκεύονται στους λιμένες της Ένωσης, λόγω υλικοτεχνικών δυσκολιών όσον αφορά τη μετέπειτα μεταφορά ([491]). Εκτός αυτού, τον Μάιο του 2024 αναφέρθηκαν σημαντικά αποθέματα κινεζικών BEV από τις SAIC, BYD, NIO, Xpeng, Lynk & Co, Omoda και Hongqi (130 000 BEV) στους βελγικούς λιμένες ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. και Li, G., «European ports turned into "car parks" as vehicle imports pile up» (Τα ευρωπαϊκά λιμάνια μετατρέπονται σε «πάρκινγκ αυτοκινήτων» καθώς σωρεύονται οι εισαγωγές οχημάτων), *Financial Times*, 9 Απριλίου 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) Η διαθεσιμότητα των εν λόγω αποθεμάτων υπογραμμίζει τον επικείμενο χαρακτήρα του κινδύνου πρόκλησης ζημίας στους ενωσιακούς παραγωγούς.

5.7. **Προβλεψιμότητα και επικείμενη μεταβολή περιστάσεων**

(1160) Το άρθρο 8 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού προβλέπει ότι «[...] [ο]ποιαδήποτε μεταβολή των περιστάσεων που θα δημιουργούσε κατάσταση υπό την οποία η επίμαχη επιδότηση θα προξενούσε ζημία πρέπει να έχει προβλεφθεί με βεβαιότητα και πρέπει να είναι επικείμενη».

(1161) Όλοι οι παράγοντες που αναφέρθηκαν ανωτέρω έχουν εξεταστεί και επιβεβαιωθεί όσον αφορά την περίοδο έρευνας.

(1162) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος των κινεζικών εισαγωγών σημείωσε εκθετική αύξηση, και συγκεκριμένα υπερπενταπλασιάστηκε σε σύγκριση με την έναρξη της εξεταζόμενης περιόδου. Οι εν λόγω εισαγωγές άσκησαν σημαντική πίεση στις τιμές, όπως προκύπτει από την υποτιμολόγηση και τη συμπίεση των τιμών που διαπιστώθηκαν. Στο πλαίσιο της εκρηκτικής αύξησης της κατανάλωσης, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατέγραφε συστηματικά απώλεια μεριδίων αγοράς καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, υπό το βάρος των επιδοτούμενων εισαγωγών από την Κίνα, και έφθασε στο χαμηλότερο σημείο κατά την περίοδο έρευνας. Κατά συνέπεια, η σταδιακή μετάβαση από τα οχήματα ICE στα BEV άρχισε να παρεμποδίζεται, ιδίως στη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Η κερδοφορία, η απόδοση των επενδύσεων και οι ταμειακές ροές επιδεινώθηκαν κατά την περίοδο έρευνας.

(1163) Εάν η τάση αυτή συνεχιστεί, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν θα είναι σε θέση να αυξήσει την οικεία παραγωγή BEV, όπως απαιτείται στο πλαίσιο της μετάβασης της αγοράς της Ένωσης από τα οχήματα ICE στα BEV, και η κατάστασή του θα μετατραπεί αμέσως σε σημαντική ζημία. Επιπλέον, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1126 και 1127, η κινεζική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα για τα BEV είναι κατά τουλάχιστον 2,2 φορές μεγαλύτερη από την ενωσιακή κατανάλωση, η οποία δεν μπορεί να απορροφηθεί από την εγχώρια κινεζική ζήτηση, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 1148, ή από άλλες σημαντικές κινεζικές εξαγωγικές αγορές, δεδομένων των υψηλών φραγμών εισόδου και του μεγέθους τους, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 1120 και 1121. Επιπλέον, υπάρχουν ενδείξεις ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς σκοπεύουν να ενισχύσουν περαιτέρω την παρουσία τους στην αγορά σε βασικές χώρες της ΕΕ στο άμεσο μέλλον, μεταξύ άλλων με τη διάθεση νέων μοντέλων στην αγορά. Τέλος, η πολιτική της κινεζικής κυβέρνησης ενθαρρύνει την επικείμενη περαιτέρω αύξηση των εξαγωγών.

(1164) Από τα ανωτέρω πραγματικά περιστατικά και στοιχεία προκύπτει ότι οι επιδοτούμενες εισαγωγές θα αυξηθούν περαιτέρω και, κατά συνέπεια, είναι πολύ πιθανή η επικείμενη επέλευση της εν λόγω ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

5.8. **Ισχυρισμοί των μερών**

(1165) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι αρκετοί ενωσιακοί παραγωγοί αναμένεται να παρουσιάσουν στην αγορά πιο προσιτά από οικονομική άποψη μοντέλα BEV κατά τα επόμενα έτη και, κατά συνέπεια, η ισχυρότερη παρουσία των ενωσιακών παραγωγών στα τμήματα της αγοράς με χαμηλότερες τιμές θα ασκήσει πτωτική πίεση σε οποιαδήποτε πιθανή αύξηση του μεριδίου αγοράς των Κινέζων παραγωγών. Επιπλέον, η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί θα διευκολυνθούν στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής από το παραδοσιακό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχει αναπτύξει ο κλάδος παραγωγής επί σειρά δεκαετιών επιτυχούς ανταγωνισμού τόσο στην ενωσιακή όσο και στην παγκόσμια αγορά επιβατικών οχημάτων. Η εταιρεία 24 ανέφερε επίσης ότι ο κλάδος παραγωγής επιβατικών οχημάτων επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από παράγοντες όπως το εμπορικό σήμα και η εμπιστοσύνη, καθώς και η αξία μεταπώλησης, και ότι οι παράγοντες αυτοί αποτελούν από καιρό σημαντικούς φραγμούς για τους Κινέζους νεοεισερχόμενους στην αγορά της Ένωσης και θα εξακολουθήσουν να υφίστανται και στο μέλλον. Η εταιρεία 24 υποστήριξε επίσης ότι, σε αντίθεση με τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατείχε ισχυρή θέση στην αγορά της Ένωσης όσον αφορά τα δίκτυα αντιπροσωπείας και τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης μετά την πώληση, γεγονός που διευκολύνει τις πωλήσεις στην αγορά της Ένωσης.

(1166) Ενώ ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής σκοπεύει να παρουσιάσει περισσότερα μοντέλα BEV στην αγορά της Ένωσης σε διαφορετικές τιμές, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς αναμένεται να προσαρμοστούν στα εν λόγω νέα μοντέλα BEV και να προσφέρουν παρόμοια BEV σε ακόμη χαμηλότερες τιμές, όπως συνέβη και στη διάρκεια της περιόδου έρευνας σύμφωνα με τις επεξηγήσεις που παρέχονται στην αιτιολογική σκέψη 1029. Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1037, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διέθετε παραδοσιακό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά οχημάτων ICE. Στο παρελθόν, οι Κινέζοι παραγωγοί οχημάτων ICE δεν είχαν επιτυχία στην αγορά της Ένωσης, καθώς τα οχήματα ICE που κατασκεύαζαν οι ενωσιακοί παραγωγοί ήταν υψηλότερων προδιαγραφών και πιο προηγμένα από τεχνολογική άποψη σε σύγκριση με τα κινεζικά οχήματα ICE, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια. Ωστόσο, η κατάσταση όσον αφορά τον κλάδο BEV είναι διαφορετική, καθώς οι ενωσιακοί παραγωγοί βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο όσον αφορά την ανάπτυξη της τεχνολογίας BEV, ενώ η ανάπτυξη της εν λόγω τεχνολογίας στην Κίνα ξεκίνησε πριν από αρκετά χρόνια και έχει σημειώσει ικανοποιητική πρόοδο. Όσον αφορά την εμπιστοσύνη των πελατών και το εμπορικό σήμα, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1037, η ταχεία ανάπτυξη της Tesla αποδεικνύει με σαφήνεια ότι η αξία του εμπορικού σήματος που βασίζεται στα αυτοκίνητα ICE, ή η έλλειψη αυτής, είναι ήσσονος σημασίας όσον αφορά την επιτυχία και την

τιμολογιακή ισχύ στην αγορά BEV. Ειδικότερα, λαμβανομένου υπόψη του στόχου της ΕΕ για αντικατάσταση των οχημάτων ICE από BEV έως το 2035, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1222, είναι πολύ πιθανό οι καταναλωτές του μεσαίου και του χαμηλότερου τμήματος να στραφούν προς τα κινεζικά BEV που πωλούνται σε χαμηλότερες τιμές. Όσον αφορά την αντιπροσωπεία, οι Κινέζοι βρίσκονται στη διαδικασία ανάπτυξης δικτύων αντιπροσωπείας και αξιοποίησης των διαδικτυακών πωλήσεων, διαδικασία η οποία έχει αποδειχθεί ήδη επιτυχημένη στρατηγική για την Tesla. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

5.9. **Συμπέρασμα**

(1167) Βάσει της ανάλυσης όλων των πραγματικών περιστατικών και των αποδεικτικών στοιχείων που παρατίθενται ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει σαφώς προβλέψιμος και επικείμενος κίνδυνος πρόκλησης σημαντικής ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(1168) Η τρέχουσα κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, όπου δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν οι αναγκαίες πωλήσεις για την ανάκτηση των υψηλών επενδύσεων που απαιτούνται στην αγορά η οποία βρίσκεται στο στάδιο μετάβασης, είναι πιθανό να επιδεινωθεί περαιτέρω από τις συνεχιζόμενες επιδοτούμενες εισαγωγές BEV από τη ΛΔΚ, οι οποίες αυξάνονται σταθερά σε σημαντικό βαθμό και σε τιμές χαμηλότερες και συμπιεσμένες, καθώς και από την ειδική στόχευση της αγοράς της Ένωσης εκ μέρους της κινεζικής κυβέρνησης, δεδομένου ότι η αγορά της Ένωσης είναι η μόνη μεγάλη ανοικτή παγκόσμια αγορά. Αυτή η επικείμενη επέλευση της σημαντικής ζημίας θα θέσει περαιτέρω σε κίνδυνο την αύξηση της παραγωγής και των πωλήσεων BEV του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, η οποία ακολουθεί τη μετάβαση της αγοράς της Ένωσης από τα οχήματα ICE στα BEV.

(1169) Επιπροσθέτως, είναι σαφής η μεταβολή των περιστάσεων που θα οδηγούσε εξάλλου στην εν λόγω επικείμενη επέλευση της ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Όπως καταδεικνύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1157 και 1158, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς διαθέτουν μεγάλες ποσότητες αποθεμάτων άμεσα διαθέσιμων BEV στην Ένωση, τα οποία προορίζονται σαφώς για πώληση στην αγορά της Ένωσης. Επιπλέον, όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1126 και 1127, μεγάλος αριθμός Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων ανακοίνωσαν ότι σκοπεύουν να παρουσιάσουν αρκετά νέα μοντέλα BEV στην αγορά της Ένωσης, καθώς και να επεκτείνουν την παρουσία τους στην αγορά της Ένωσης με την είσοδό τους βραχυπρόθεσμα στην αγορά περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ. Οι ανακοινώσεις αυτές αποτελούν σαφή ένδειξη του συμφέροντος των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων στην αγορά της Ένωσης. Τα στοιχεία αυτά είναι πολύ πιθανό να προκαλέσουν σημαντικές ζημίες για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, εάν δεν ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα. Ο επικείμενος χαρακτήρας των εν λόγω πραγματικών περιστατικών που οδηγούν σε σημαντική ζημία καταδεικνύεται σαφώς από την τάση αντιστροφής της κερδοφορίας, η οποία άρχισε να επιδεινώνεται για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου, επιπλέον της σταθερής μείωσης των μεριδίων αγοράς καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Όλα αυτά τα στοιχεία συνηγορούν υπέρ του προσωρινού συμπεράσματος σχετικά με την ύπαρξη κινδύνου πρόκλησης ζημίας σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού.

6. **ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ**

6.1. **Επιπτώσεις των επιδοτούμενων εισαγωγών**

(1170) Όπως φαίνεται στους πίνακες 2α και 2β, τα μερίδια αγοράς των εισαγωγών κινεζικών BEV και των ταξινομήσεων BEV κατόπιν εισαγωγής στην αγορά της Ένωσης αυξήθηκαν σημαντικά κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Κατά την εν λόγω περίοδο, το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών αυξήθηκε από 3,9 % το 2020 σε 25,0 % κατά την περίοδο έρευνας και το κινεζικό μερίδιο των ταξινομήσεων αυξήθηκε από 3,5 % σε 22,8 %.

(1171) Στις αιτιολογικές σκέψεις 1023 έως 1032 η Επιτροπή κατέδειξε ότι οι τιμές των κινεζικών εισαγωγών ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά τουλάχιστον 12,7 % στη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι οι κινεζικές εισαγωγές συμπίεζαν τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(1172) Λόγω της σημαντικής αύξησης των επιδοτούμενων εισαγωγών κινεζικών BEV, σε τιμές χαμηλότερες από εκείνες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχασε μερίδιο αγοράς κατά την περίοδο έρευνας και δεν είχε καν τη δυνατότητα να πωλήσει σε τιμές που θα του επέτρεπαν τουλάχιστον να καλύψει το κόστος του. Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εν λόγω επιδοτούμενες εισαγωγές επηρέασαν αρνητικά την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(1173) Επιπλέον, όπως περιγράφεται στο σημείο 5, υπάρχουν πολλοί παράγοντες οι οποίοι καταδεικνύουν ότι οι Κινέζοι παραγωγοί BEV συνιστούν εντεινόμενο κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Οι Κινέζοι παραγωγοί BEV διαθέτουν σημαντικά αποθέματα BEV στην Ένωση, τα οποία είναι έτοιμα προς πώληση στην αγορά της Ένωσης. Επιπροσθέτως, υπάρχει σημαντική και αυξανόμενη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα, η οποία είναι διαθέσιμη για εξαγωγή. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1121, οι ΗΠΑ, η μόνη άλλη μεγάλη εξαγωγική αγορά για την Κίνα, επέβαλαν μέτρα τα οποία θα αποτρέψουν σαφώς την αύξηση των εισαγωγών. Ως εκ τούτου, η Ένωση αποτελεί πλέον τον ελκυστικότερο προορισμό για τις κινεζικές εξαγωγές.

(1174) Επιπλέον, είναι σαφές ότι η αύξηση των εξαγωγών προς την Ένωση θα συνεχιστεί και μάλιστα με ταχύτερους ρυθμούς στο άμεσο μέλλον, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 1111 έως 1138. Αυτή η επικείμενη αύξηση των εξαγωγών προς την Ένωση θα βλάψει περαιτέρω την ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής να αυξήσει τα επίπεδα πωλήσεών του, να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς του και να προστατεύσει τις επενδύσεις του, εξασφαλίζοντας την εύλογη απόδοση των επενδύσεών του.

(1175) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή έκρινε προσωρινά ότι οι επιδοτούμενες εισαγωγές κινεζικών BEV συνεπάγονται κίνδυνο πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

6.2. **Άλλοι γνωστοί παράγοντες**

(1176) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε επίσης αν άλλοι γνωστοί παράγοντες, μεμονωμένα ή από κοινού, μπορούν να αμβλύνουν την αιτιώδη συνάφεια που προσδιορίστηκε μεταξύ των επιδοτούμενων εισαγωγών και της ύπαρξης κινδύνου πρόκλησης ζημίας που διαπιστώθηκε προσωρινά, σε τέτοιο βαθμό ώστε η εν λόγω αιτιώδης συνάφεια να μην είναι πλέον πραγματική και ουσιαστική.

6.2.1. *Εισαγωγές από τρίτες χώρες*

(1177) Εκτός από τις εισαγωγές από την Κίνα, οι εισαγωγές από τη Νότια Κορέα, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Μεξικό, την Ιαπωνία και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής διέθεταν μερίδιο αγοράς άνω του 1 % κατά την περίοδο έρευνας. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η ποσότητα των εισαγωγών και τα μερίδια αγοράς καθώς και οι μέσες τιμές εισαγωγής από τις εν λόγω τρίτες χώρες εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 17

Εισαγωγές από τρίτες χώρες

Χώρα		2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Νότια Κορέα	Ποσότητα (τεμάχια)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Δείκτης	*100*	*126*	*111*	*160*
	Μερίδιο αγοράς	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Δείκτης	*100*	*78*	*53*	*53*
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Δείκτης	*100*	*108*	*117*	*128*
Ηνωμένο Βασίλειο	Ποσότητα (τεμάχια)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Δείκτης	*100*	*197*	*244*	*395*
	Μερίδιο αγοράς	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Δείκτης	*100*	*121*	*117*	*132*
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Δείκτης	*100*	*97*	*97*	*96*

Χώρα		2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Μεξικό	Ποσότητα (τεμάχια)	291	29 090	25 484	31 310
	Δείκτης	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Μερίδιο αγοράς	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Δείκτης	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Δείκτης	*100*	*91*	*92*	*100*
Ιαπωνία	Ποσότητα (τεμάχια)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Δείκτης	*100*	*81*	*188*	*483*
	Μερίδιο αγοράς	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Δείκτης	*100*	*49*	*90*	*161*
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Δείκτης	*100*	*119*	*157*	*156*
ΗΠΑ	Ποσότητα (τεμάχια)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Δείκτης	*100*	*50*	*7*	*35*
	Μερίδιο αγοράς	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Δείκτης	*100*	*31*	*4*	*12*
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Δείκτης	*100*	*93*	*219*	*192*
Άλλες χώρες	Ποσότητα (τεμάχια)	849	1 332	2 307	1 564
	Δείκτης	*100*	*157*	*272*	*184*
	Μερίδιο αγοράς	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Δείκτης	*100*	*96*	*130*	*61*
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Δείκτης	*100*	*68*	*87*	*131*
Σύνολο όλων των τρίτων χωρών πλην της ΛΔΚ	Ποσότητα (τεμάχια)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Δείκτης	*100*	*119*	*102*	*166*
	Μερίδιο αγοράς	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Δείκτης	*100*	*73*	*49*	*55*
	Μέση τιμή (EUR/ τεμάχιο)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Δείκτης	*100*	*105*	*114*	*123*

Πηγή: *Τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών*

(1178) Οι εισαγωγές από τη Νότια Κορέα αυξήθηκαν από περίπου 56 000 σε περίπου 90 000 κατά την εξεταζόμενη περίοδο, αλλά το μερίδιο αγοράς τους μειώθηκε από 10,2 % το 2020 σε 5,5 % κατά την περίοδο έρευνας. Επιπλέον, οι μέσες τιμές εισαγωγής αυξήθηκαν και ήταν κατά μέσο όρο υψηλότερες από την κινεζική τιμή εισαγωγής.

(1179) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο αριθμός των εισαγωγών από το Ηνωμένο Βασίλειο αυξήθηκε από περίπου 20 000 σε περίπου 77 000. Μολονότι η μέση τιμή τους κατέγραψε ελαφρά μείωση κατά την περίοδο αυτή, το μερίδιο αγοράς τους παρέμεινε σχετικά σταθερό και δεν αυξήθηκε πάνω από 5 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Παρά το γεγονός ότι η μέση τιμή εισαγωγής από το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν ελαφρώς χαμηλότερη από την τιμή εισαγωγής από την Κίνα το 2020 και το 2022 (3,0 % και 0,1 % αντίστοιχα), ήταν υψηλότερη από τις τιμές των κινεζικών εισαγωγών το 2021 και κατά την περίοδο έρευνας (7,8 % και 4,0 % αντίστοιχα).

(1180) Οι εισαγωγές από το Μεξικό, την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ αντιπροσώπευαν η καθεμία ποσοστό χαμηλότερο από το 2 % του μεριδίου αγοράς κατά την περίοδο έρευνας. Επιπλέον, με εξαίρεση την Ιαπωνία το 2020 και το 2021, οι μέσες τιμές εισαγωγής ήταν κατά πολύ υψηλότερες από τη μέση τιμή εισαγωγής των κινεζικών εισαγωγών καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

(1181) Οι εισαγωγές από όλες τις άλλες χώρες ήταν αμελητέες.

(1182) Με βάση την ανωτέρω ανάλυση, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες δεν άμβλυναν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των επιδοτούμενων εισαγωγών και της ύπαρξης κινδύνου πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας.

6.2.2. *Εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής*

(1183) Οι εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 18

Εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής

	2020	2021	2022	Περίοδος έρευνας
Όγκος παραγωγής (τεμάχια)	190 101	291 766	454 555	632 256
Δείκτης	*100*	*153*	*239*	*333*
Τιμές εξαγωγών	42 374	40 082	47 723	47 482
Δείκτης	*100*	*95*	*113*	*112*

Πηγή: Eurostat (κωδικός ΣΟ 8703 80 10)

(1184) Το επίπεδο των εξαγωγών ΒΕV του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 233 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Πρόκειται για υψηλότερο ποσοστό αύξησης σε σύγκριση με τις πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης, όπως φαίνεται στον πίνακα 5.

(1185) Η μέση τιμή εξαγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ήταν υψηλότερη από το κόστος παραγωγής, όπως φαίνεται στον πίνακα 7.

(1186) Ως εκ τούτου, συνήχθη προσωρινά το συμπέρασμα ότι οι εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν άμβλυναν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των επιδοτούμενων εισαγωγών και του διαπιστωθέντος κινδύνου πρόκλησης ζημίας.

6.2.3. *Παράγοντες που αφορούν τη ζήτηση*

(1187) Στους βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση ΒΕV περιλαμβάνονται ο χρόνος φόρτισης, η διαθεσιμότητα υποδομών φόρτισης, το σχετικό ζήτημα του άγχους της αυτονομίας και ο κανονισμός για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των οχημάτων που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1223.

(1188) Η συσχέτιση μεταξύ των πωλήσεων ΒΕV και της δυναμικότητας φόρτισης των ΒΕV είναι θετική, και η δυναμικότητα φόρτισης των ΒΕV αποτελεί κρίσιμο στοιχείο για τη στήριξη της αύξησης των πωλήσεων ΒΕV στην αγορά της Ένωσης.

(1189) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η έλλειψη επαρκών δημόσιων υποδομών φόρτισης εξακολουθεί να αποτελεί βασικό εμπόδιο για την αύξηση του ποσοστού χρήσης των BEV από τους καταναλωτές στην Ένωση και έχει λειτουργήσει ως σημαντικός περιορισμός για τη ζήτηση εκ μέρους των καταναλωτών, προκαλώντας αρνητικές επιπτώσεις στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε επίσης ότι η αγορά BEV της Ένωσης αναμενόταν να αναπτυχθεί σημαντικά κατά τα προσεχή έτη.

(1190) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η εταιρεία 24 διατύπωσε αντικρουόμενα επιχειρήματα, ισχυριζόμενη, από τη μια πλευρά, ότι υπήρχαν παράγοντες οι οποίοι λειτουργούσαν ως σημαντικός περιορισμός στη ζήτηση για BEV στην Ένωση, όπως οι υποδομές φόρτισης, και από την άλλη πλευρά, ότι η ζήτηση αυξανόταν ταχέως και ότι η αγορά BEV της Ένωσης αναμενόταν να αναπτυχθεί σημαντικά. Η Επιτροπή συμφώνησε ότι, λόγω των φιλόδοξων στόχων που έχει θέσει η Ένωση και των σχετικών κανονισμών της ΕΕ, είναι δυνατόν να προβλεφθεί ότι η αγορά BEV της Ένωσης θα αναπτυχθεί με ταχείς ρυθμούς κατά τα επόμενα έτη. Λαμβανομένης υπόψη της έλλειψης άλλων ώριμων τεχνολογιών για την πρόωση μηδενικών εκπομπών, είναι δυνατόν να προβλεφθεί ότι, έως το 2035, η αγορά BEV θα φθάσει στα επίπεδα της σημερινής συνολικής αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων.

(1191) Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι έχει σημειωθεί ταχεία πρόοδος όσον αφορά την αντιμετώπιση τυχόν εμποδίων που συνδέονται με τη φόρτιση, είτε στο σπίτι είτε σε ιδιωτικό χώρο φόρτισης (όπως σε εταιρείες ή σε χώρους στάθμευσης) είτε μέσω της πρόσβασης σε δημόσιο σημείο φόρτισης. Στην Ένωση, ο αριθμός των υποδομών φόρτισης, τόσο εκείνων που είναι προσβάσιμες στο κοινό όσο και των ιδιωτικών, αυξάνεται, όπως προκύπτει από ανάλυση βάσει εγκατεστημένης δυναμικότητας ή αριθμού των σημείων φόρτισης. Έως το τέλος του 2022 υπήρχαν στην Ένωση 475 000 δημόσια σημεία φόρτισης με εγκατεστημένη δυναμικότητα 5,1 kW ανά BEV. Η εγκατεστημένη δυναμικότητα για ιδιωτικές υποδομές φόρτισης στην Ένωση ήταν 8,0 kW ανά BEV. Έως το 2030 το συνολικό απόθεμα των υποδομών φόρτισης στην Ένωση θα αυξηθεί σε 35 εκατομμύρια σημεία φόρτισης ([493]).

(1192) Επιπλέον, η ΕΕ έχει εκδώσει τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων ([494]), σύμφωνα με τον οποίο όλοι οι εθνικοί οδικοί άξονες και οι αυτοκινητόδρομοι σε ολόκληρη την Ένωση θα πρέπει να διαθέτουν δημόσιους φορτιστές έως το 2025, ανάλογα με τον αριθμό των ηλεκτρικών αυτοκινήτων που θα κυκλοφορούν έως τότε στο οδικό δίκτυο. Σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, θα πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα σημεία φόρτισης ανά 60 km κατά μήκος των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της ΕΕ: i) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 400 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σημείο επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW· ii) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, κάθε χώρος σταθμών επαναφόρτισης προσφέρει ισχύ εξόδου τουλάχιστον 600 kW και περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σημεία επαναφόρτισης με μεμονωμένη ισχύ εξόδου τουλάχιστον 150 kW. Ο κανονισμός ορίζει επίσης υποχρεωτικούς στόχους που βασίζονται στην αύξηση του εθνικού στόλου, όπως η απαίτηση να παρέχεται μέσω προσβάσιμων στο κοινό σταθμών επαναφόρτισης συνολική ισχύς εξόδου τουλάχιστον 1 kW για κάθε ηλεκτρικό ελαφρό όχημα με συσσωρευτή.

(1193) Η ζήτηση για BEV στην αγορά της Ένωσης αυξήθηκε ταχέως κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Στον πίνακα 1 καταδεικνύεται ότι τόσο η εμφανής όσο και η πραγματική κατανάλωση αυξήθηκαν κατά περισσότερο από 180 % στη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Αναμένεται ότι η πρόοδος στις τεχνολογίες συσσωρευτών θα αυξήσει περαιτέρω την αυτονομία και θα μειώσει τον χρόνο φόρτισης και ότι η διαθεσιμότητα δημόσιων και ιδιωτικών υποδομών φόρτισης θα συνεχίσει να βελτιώνεται, με αποτέλεσμα να εξαλειφθούν σταδιακά τυχόν σχετικοί περιορισμοί στη ζήτηση. Συνεπώς, λαμβανομένων υπόψη των υποχρεωτικών στόχων για τις εκπομπές όσον αφορά τις νέες πωλήσεις στην αγορά της Ένωσης (και των σημαντικών κυρώσεων για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης) που καθορίζονται στους κανονισμούς της ΕΕ, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 1222 και 1223), αναμένεται ότι η ζήτηση θα συνεχίσει να αυξάνεται στο μέλλον.

(1194) Στο πλαίσιο της υπό εξέλιξης μετάβασης από τα οχήματα ICE στα BEV, είναι σημαντικό ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής να μπορεί να διατηρήσει τις οικονομίες κλίμακάς του διατηρώντας επαρκείς όγκους πωλήσεων και μερίδια αγοράς. Με τον τρόπο αυτό, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα έχει τη δυνατότητα να ανακτήσει το κόστος του και να δημιουργήσει επαρκή κερδοφορία για τις αναγκαίες επενδύσεις. Αυτό είναι ακόμη πιο σημαντικό στην παρούσα φάση, κατά την οποία η αγορά BEV της Ένωσης εξακολουθεί να αναπτύσσεται και δεν είναι ακόμη ώριμη.

(1195) Ωστόσο, στους πίνακες 2α και 2β καταδεικνύεται ότι ο ενωσιακός κλάδος BEV χάνει επί του παρόντος μερίδιο αγοράς με μη βιώσιμο ρυθμό. Η εκτίμηση που παρατίθεται στο σημείο 5 παρέχει περαιτέρω ενδείξεις ότι αυτές οι απώλειες μεριδίου αγοράς θα συνεχιστούν κατά την περίοδο έως και το τέλος του 2026. Επομένως, μολονότι οι παράγοντες που περιορίζουν τη ζήτηση ενδέχεται να είχαν αντίκτυπο στο παρελθόν, η μεγαλύτερη απειλή για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στο άμεσο μέλλον όσον αφορά την επιτυχή μετάβαση της αγοράς της Ένωσης στα BEV αποτελεί η πρόσφατη και επικείμενη διείσδυση των κινεζικών επιδοτούμενων εισαγωγών στην αγορά, όπως καταδεικνύεται στο σημείο 6.1.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1).

(1196) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε προσωρινά ότι τυχόν περιορισμοί στη ζήτηση, οι οποίοι αφορούν ειδικότερα τη διαθεσιμότητα υποδομών φόρτισης, δεν θα αμβλύνουν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των επιδοτούμενων εισαγωγών και του προσωρινά διαπιστωθέντος κινδύνου πρόκλησης ζημίας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

6.2.4. *Ανταγωνιστικότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV*

(1197) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η εξάρτηση των ενωσιακών παραγωγών BEV από τον εφοδιασμό τους με συσσωρευτές και άλλα εξαρτήματα από τρίτες χώρες επηρέασε εν γένει την ανταγωνιστικότητά τους. Το CCCME και η εταιρεία 24 ισχυρίστηκαν ότι η έλλειψη καθετοποίησης των ενωσιακών παραγωγών και η εξάρτησή τους από πηγές τρίτων χωρών όσον αφορά τους συσσωρευτές αυξάνουν το κόστος παραγωγής συσσωρευτών και άλλες δαπάνες παραγωγής. Επιπλέον, το CCCME και η εταιρεία 24 ανέφεραν ότι οι αρνητικές επιπτώσεις που απορρέουν από την έλλειψη καθετοποίησης επιδεινώθηκαν από άλλους παράγοντες οι οποίοι δεν συνδέονται με τις εισαγωγές BEV από την Κίνα, όπως i) οι διαταραχές στην αλυσίδα εφοδιασμού λόγω της πανδημίας COVID-19 και του πολέμου Ρωσίας-Ουκρανίας, ii) το αυξημένο κόστος πρώτων υλών, iii) οι ελλείψεις κρίσιμων κατασκευαστικών στοιχείων, όπως οι ημιαγωγοί, και iv) οι υψηλές τιμές ενέργειας. Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε επίσης ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν επένδυσε εγκαίρως στην αλυσίδα εφοδιασμού ηλεκτρικών συσσωρευτών, καθώς επικεντρώθηκε στα αυτοκίνητα ICE, όπου είχε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, και μόλις πρόσφατα άρχισε να επενδύει στην αγορά BEV.

(1198) Η Επιτροπή επισήμανε ότι τα πλεονεκτήματα της καθετοποίησης αφορούσαν κυρίως την BYD και όχι όλους τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αποτελείται από εταιρείες οι οποίες αγοράζουν συσσωρευτές στην παγκόσμια αγορά, καθώς και από άλλες εταιρείες οι οποίες επενδύουν στην παραγωγή συσσωρευτών. Στην πραγματικότητα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αυξάνει συνεχώς την παραγωγική του ικανότητα όσον αφορά τους συσσωρευτές.

(1199) Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς έχουν αναπτύξει πλεονεκτήματα στον τομέα του εφοδιασμού με συσσωρευτές και βασικές πρώτες ύλες για συσσωρευτές, τα εν λόγω πλεονεκτήματα έχουν αποκτηθεί σε μεγάλο βαθμό μέσω επιδοτήσεων, όπως καταδεικνύεται στο σημείο 3.7.2. Επομένως, τα εικαζόμενα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δεν αμβλύνουν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των επιδοτούμενων εισαγωγών και του κινδύνου πρόκλησης ζημίας.

(1200) Οι διαταραχές στην αλυσίδα εφοδιασμού και άλλοι παράγοντες που αυξάνουν τις τιμές των πρώτων υλών και της ενέργειας συνιστούσαν παγκόσμια προβλήματα, τα οποία δεν αφορούσαν αποκλειστικά τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει συγκεκριμένο ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής συνολικά. Επιπλέον, επρόκειτο για ζητήματα τα οποία αφορούσαν κυρίως την εξεταζόμενη περίοδο, και το CCCME και η εταιρεία 24 δεν ανέφεραν ούτε τεκμηρίωσαν τον βαθμό στον οποίο οι εν λόγω παράγοντες θα επηρεάσουν την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά τα προσεχή έτη.

(1201) Συνεπώς, δεδομένων των συμπερασμάτων της Επιτροπής στις προηγούμενες αιτιολογικές σκέψεις, οι ισχυρισμοί αυτοί απορρίφθηκαν.

6.2.5. *Ανταγωνισμός μεταξύ των αυτοκινήτων ICE και των BEV*

(1202) Η εταιρεία 24 και το CCCME ισχυρίστηκαν ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των οχημάτων ICE και των BEV θα έπρεπε να εξεταστεί ως παράγοντας αιτιώδους συνάφειας. Ωστόσο, ούτε το CCCME ούτε η εταιρεία 24 εξήγησαν ή ανέπτυξαν περαιτέρω τον ισχυρισμό αυτό.

(1203) Οι στόχοι της ενωσιακής νομοθεσίας για τις εκπομπές θα διασφαλίσουν τη γρήγορη μετάβαση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στα BEV, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1223. Επομένως, παρά τον ανταγωνισμό που υπάρχει επί του παρόντος μεταξύ των οχημάτων ICE και των BEV στην αγορά της Ένωσης, η παραγωγή και οι πωλήσεις των οχημάτων ICE θα μειωθούν σταδιακά, παράλληλα με την αύξηση της παραγωγής και των πωλήσεων BEV σύμφωνα με τους στόχους της ΕΕ για τις εκπομπές. Ως εκ τούτου, ο ανταγωνισμός μεταξύ των οχημάτων ICE και των BEV θα μειωθεί επίσης σταδιακά υπέρ των πωλήσεων BEV.

(1204) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε προσωρινά ότι οι επιπτώσεις του ανταγωνισμού με τις πωλήσεις των οχημάτων ICE δεν θα αμβλύνουν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των επιδοτούμενων εισαγωγών και του προσωρινά διαπιστωθέντος κινδύνου πρόκλησης ζημίας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

6.2.6. *Έλλειψη οικονομιών κλίμακας και νεοφυών επιχειρήσεων*

(1205) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η έλλειψη οικονομιών κλίμακας των ενωσιακών παραγωγών BEV συνεπάγεται πιθανώς υψηλότερο κόστος. Προβλήθηκε επίσης ο ισχυρισμός ότι ορισμένοι ενωσιακοί παραγωγοί, όπως η e.GO, βασίζονται στην έννοια του μικροεργοστασίου και δεν μπορούν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των γιγαεργοστασίων και των νεοφυών επιχειρήσεων μεγάλης παραγωγής. Επιπλέον, το CCCME υποστήριξε ότι ορισμένοι ενωσιακοί παραγωγοί, όπως η Fisker και η e.GO, μόλις ξεκίνησαν την παραγωγή BEV και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να λάβει υπόψη στην ανάλυσή της το αρχικό στάδιο λειτουργίας ορισμένων ενωσιακών παραγωγών.

(1206) Η Επιτροπή ακολούθησε τη μεθοδολογία εξέτασης των παραγόντων αιτιώδους συνάφειας σε σχέση με τις επιπτώσεις τους σε ολόκληρο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Απλώς και μόνο η ύπαρξη παραγόντων που αφορούν μικρό μέρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν θεωρήθηκε αντιπροσωπευτική για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στο σύνολό του και, ως εκ τούτου, συνήχθη προσωρινά το συμπέρασμα ότι δεν άμβλυνε την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των επιδοτούμενων εισαγωγών και του κινδύνου πρόκλησης ζημίας που διαπιστώθηκε προσωρινά. Όσον αφορά τον ευρύτερο ενωσιακό κλάδο παραγωγής, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εισαγωγές από την Κίνα είναι εκείνες ακριβώς που συνιστούν απειλή για τις προοπτικές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής να επιτύχει την αναγκαία κλίμακα και να καταστεί κερδοφόρος στο άμεσο μέλλον. Οι εν λόγω επιδοτούμενες εισαγωγές εμποδίζουν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να επιτύχει τους αναγκαίους στόχους πωλήσεων ώστε να αυξηθεί αναλόγως η παραγωγή και να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Ως εκ τούτου ο ισχυρισμός αυτός απορρίφθηκε.

6.2.7. *Ζητήματα εφοδιασμού*

(1207) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε επίσης ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν είχε την ικανότητα να ανταποκριθεί στην ταχέως αυξανόμενη ζήτηση, η οποία συνδεόταν με την πράσινη μετάβαση.

(1208) Σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της εταιρείας 24, η έρευνα αποκάλυψε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διαθέτει επαρκή ικανότητα για την κατασκευή BEV και την κάλυψη της ζήτησης στην αγορά της Ένωσης. Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1060, δεδομένου ότι η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας ήταν κάτω του 40 % κατά την περίοδο έρευνας, συνήχθη προσωρινά το συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διαθέτει επαρκή παραγωγική ικανότητα για την κάλυψη των μελλοντικών αυξήσεων της ζήτησης για BEV και, επιπλέον, είναι δυνατή η κατανομή μεγαλύτερης παραγωγικής ικανότητας από την παραγωγή οχημάτων ICE στην παραγωγή BEV. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

6.2.8. *Πολιτική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα*

(1209) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι η ΕΕ ευνοούσε ανέκαθεν την παραγωγή βιοντίζελ έναντι της παραγωγής BEV, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα την απόδοση χαμηλής προτεραιότητας στην παραγωγή BEV.

(1210) Ο ισχυρισμός αυτός ήταν πολύ αόριστος και δεν περιείχε κανένα λεπτομερές στοιχείο που να αιτιολογεί τη σημασία του ζητήματος που έθετε. Υπενθυμίζεται ότι, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1223, η Επιτροπή έχει θεσπίσει ειδικούς στόχους εκπομπών για όλους τους στόλους νέων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, τόσο για τα εμπορικά σήματα όσο και για τους ομίλους, με χρονικό ορίζοντα το 2020 και τα επόμενα έτη. Επομένως, η Επιτροπή δεν συμφωνεί ότι έδωσε χαμηλή προτεραιότητα στην παραγωγή BEV.

(1211) Επιπλέον, στο σημείο 5 ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι επίκειται κίνδυνος πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής από τις επιδοτούμενες εισαγωγές καταγωγής Κίνας. Το CCCME δεν τεκμηρίωσε τον ισχυρισμό του ότι η πολιτική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην κατάσταση του ενωσιακού παραγωγού BEV κατά τα προσεχή έτη. Ως εκ τούτου ο ισχυρισμός αυτός απορρίφθηκε.

6.2.9. *Εισαγωγές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από την Κίνα*

(1212) Το CCCME ισχυρίστηκε ότι οι εισαγωγές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από την Κίνα θα μπορούσαν να αποτελέσουν παράγοντα ο οποίος συνεπάγεται κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV.

(1213) Η Επιτροπή διατύπωσε τις παρατηρήσεις της σχετικά με τις εισαγωγές των εταιρειών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από την Κίνα στην αιτιολογική σκέψη 998. Δεν ήταν σαφές σε ποιες εταιρείες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αναφερόταν το CCCME στην αξιολόγησή του ούτε και με ποιον τρόπο οι εν λόγω εισαγωγές θα συνεπάγονταν κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στο άμεσο μέλλον. Στις αιτιολογικές σκέψεις 1130 έως 1138 εξηγείται με σαφήνεια η αναμενόμενη εξέλιξη των ποσοτήτων και των τιμών των εισαγωγών από την Κίνα εν γένει, καθώς και των εισαγωγών από κινεζικούς κρατικούς ομίλους, όπως η BYD, η Geely και η SAIC. Όπως επεξηγείται στον πίνακα 12α, το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών κινεζικών εμπορικών σημάτων αυξήθηκε από 1,9 % το 2020 σε 7,3 % κατά την περίοδο έρευνας. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κύριος κίνδυνος πρόκλησης ζημίας προέρχεται από κινεζικούς κρατικούς ομίλους για τα προσεχή έτη.

(1214) Λαμβανομένης υπόψη της ανωτέρω εκτίμησης, καθώς και της έλλειψης σαφήνειας ως προς τη σημασία του ισχυρισμού αυτού, θεωρήθηκε ότι ο εν λόγω ισχυρισμός δεν ήταν τεκμηριωμένος και, συνεπώς, απορρίφθηκε.

6.3. **Συμπέρασμα**

(1215) Η Επιτροπή εντόπισε την ύπαρξη συνάφειας μεταξύ των αυξανόμενων εισαγωγών επιδοτούμενων εισαγωγών από τη ΛΔΚ και του κινδύνου πρόκλησης σημαντικής ζημίας.

(1216) Η Επιτροπή διέκρινε και διαχώρισε σαφώς τις επιπτώσεις όλων των άλλων γνωστών παραγόντων στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από τις ζημιογόνες επιπτώσεις των επιδοτούμενων εισαγωγών από τη ΛΔΚ.

(1217) Η Επιτροπή έκρινε ότι οι άλλοι παράγοντες που διαπιστώθηκαν, όπως οι εισαγωγές από τρίτες χώρες, οι εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, οι παράγοντες που αφορούν τη ζήτηση, η ανταγωνιστικότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ο ανταγωνισμός μεταξύ αυτοκινήτων ICE και των BEV, η έλλειψη οικονομιών κλίμακας και νεοφυών επιχειρήσεων, τα ζητήματα εφοδιασμού, η πολιτική της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα και οι εισαγωγές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από την Κίνα, δεν άμβλυναν την αιτιώδη συνάφεια, ούτε μεμονωμένα ούτε συλλογικά. Οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς επωφελήθηκαν από ορισμένα πλεονεκτήματα κατά την εξεταζόμενη περίοδο, όπως από τον ασφαλή εφοδιασμό με συσσωρευτές και πρώτες ύλες. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν συμπέρανε ότι είχε προκληθεί σημαντική ζημία κατά την εν λόγω περίοδο. Στην πραγματικότητα, για κανέναν από τους άλλους παράγοντες δεν διατυπώθηκαν πειστικά επιχειρήματα που να αποδεικνύουν με ποιον τρόπο οι εν λόγω παράγοντες συνιστούν επικείμενο κίνδυνο για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ή αποδυναμώνουν τον σαφή κίνδυνο των επιδοτούμενων κινεζικών εισαγωγών κατά τα προσεχή έτη.

(1218) Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι οι αυξανόμενες εισαγωγές επιδοτούμενων εισαγωγών από τη ΛΔΚ συνιστούσαν κίνδυνο πρόκλησης σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV εάν δεν λαμβάνονταν μέτρα.

7. **ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

(1219) Σύμφωνα με το άρθρο 31 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσον θα μπορούσε να καταλήξει σαφώς στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να λάβει αντισταθμιστικά μέτρα που αντιστοιχούν στο συνολικό ποσό των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων στην προκειμένη περίπτωση, παρά τη διαπίστωση των ζημιογόνων επιδοτήσεων. Η Επιτροπή, για τον προσδιορισμό του συμφέροντος της Ένωσης, βασίστηκε σε ανάλυση του συνόλου των διαφόρων εμπλεκόμενων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, των εισαγωγέων και των καταναλωτών.

(1220) Παρατηρήσεις σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης ελήφθησαν από την κινεζική κυβέρνηση, το CCCME, την Ευρωπαϊκή Ένωση Προμηθευτών Αυτοκινήτων (στο εξής: CLEPA), τη Γερμανική Ένωση Αυτοκινητοβιομηχανιών (στο εξής: VDA), την Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδήρου και Χάλυβα (στο εξής: EUROFER), την εταιρεία 31 και την εταιρεία 29.

7.1. **Συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

(1221) Η αυτοκινητοβιομηχανία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Ένωσης, καθώς παρέχει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας σε 12,9 εκατομμύρια άτομα, αριθμός που αντιπροσωπεύει το 7 % της συνολικής απασχόλησης στην ΕΕ. Από το ποσοστό αυτό, περίπου το 24 % ή 3,1 εκατομμύρια είναι θέσεις εργασίας στον τομέα παραγωγής ([495]). Η αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για τη δημιουργία της οικονομικής αξίας, της ανταγωνιστικής κυριαρχίας και της κοινωνικής ευημερίας της Ευρώπης.

(1222) Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ([496]), η Επιτροπή όρισε τον στόχο της επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Ο στόχος αυτός έλαβε τη μορφή νομοθετικής πράξης το 2021, με τη δημοσίευση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα) ([497]). Όλοι οι τομείς της οικονομίας αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη των εν λόγω μειώσεων των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των οδικών μεταφορών, στον οποίο οι εκπομπές καταγράφουν ανοδική πορεία από το 1990. Συνεπώς, τα BEV αποτελούν σημαντικό προϊόν για την επίτευξη των κλιματικών στόχων της Ένωσης.

([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_el
([497]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

(1223) Η ΕΕ έχει θεσπίσει επίσης ειδικούς στόχους εκπομπών για το σύνολο του στόλου καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για τους κατασκευαστές με χρονικό ορίζοντα το 2020 και τα επόμενα έτη στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631, ο οποίος τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/851 ([498]). Ο κανονισμός αυτός αποτελεί βασική συνιστώσα της ευρωπαϊκής πολιτικής για την προστασία του κλίματος. Ο κανονισμός ορίζει ότι, από το 2021 και στο εξής, οι μέσες εκπομπές των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομούνται στην Ένωση δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 95 g CO_2/km για το σύνολο του στόλου της ΕΕ. Από το 2025 οι στόχοι θα είναι αυστηρότεροι: συνεπώς, για τους στόλους καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομούνται στην Ένωση θα απαιτείται μείωση των εκπομπών CO_2 κατά 15 % από το 2025 και μείωση κατά 55 % από το 2030. Για το 2035, εφαρμόζεται στόχος μείωσης των εκπομπών CO_2 κατά 100 % στους στόλους επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Εάν δεν επιτευχθεί ο αντίστοιχος στόχος για το σύνολο του στόλου οχημάτων, η Επιτροπή επιβάλλει τίμημα υπέρβασης εκπομπών, το οποίο ανέρχεται σε 95 EUR ανά καθ' υπέρβαση γραμμάριο CO_2 ανά όχημα που ταξινομήθηκε για πρώτη φορά.

(1224) Οι στόχοι αυτοί μπορούν ιδίως να επιτευχθούν μέσω της αύξησης του ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων στον στόλο. Ωστόσο, η στοχευμένη μείωση του CO_2 στην Ένωση αποτελεί μείζονα πρόκληση για ολόκληρο τον τομέα των μεταφορών, διότι ο εξηλεκτρισμός υπερβαίνει σαφώς την απλή μετατροπή των θερμικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης σε ηλεκτρικά και καλύπτει ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα των ηλεκτρικών οχημάτων. Πρόκειται για σύνθετη μετάβαση, η οποία περιλαμβάνει ολόκληρη την αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, από την εξόρυξη και τα χημικά προϊόντα έως την κατασκευή των ηλεκτρικών συστημάτων μετάδοσης κίνησης και της συστοιχίας συσσωρευτών, την ενέργεια, τη συλλογή και την ανακύκλωση αποβλήτων συσσωρευτών. Συνάγεται, λοιπόν, ότι η αυτοκινητοβιομηχανία βρίσκεται επί του παρόντος σε διαδικασία ριζικού μετασχηματισμού.

(1225) Επιπλέον, οι ηλεκτρικοί συσσωρευτές έχουν στρατηγική σημασία για την ανάπτυξη BEV. Η τοποθεσία της παραγωγής ηλεκτρικών συσσωρευτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για τους κατασκευαστές BEV. Ενώ τα ηλεκτρικά στοιχεία μπορούν να μεταφερθούν και να αποσταλούν με σχετική ευκολία, μόλις τοποθετηθούν σε δομοστοιχεία και στη συνέχεια σε συστοιχίες συσσωρευτών, οι εν λόγω δραστηριότητες καθίστανται σημαντικά πιο δύσκολες και δαπανηρές. Για τον λόγο αυτό, οι παραγωγοί BEV επωφελούνται από το γεγονός ότι βρίσκονται κοντά στους προμηθευτές συσσωρευτών για το συγκεκριμένο στάδιο της διαδικασίας ή ακόμη και από την εκτέλεση της διαδικασίας αυτής στις εγκαταστάσεις τους. Η εγγύτητα και η στενή επαφή με τους προμηθευτές συσσωρευτών είναι επίσης σημαντικές, δεδομένου ότι οι συσσωρευτές δεν αποτελούν έτοιμα προς χρήση προϊόντα, αλλά, αντιθέτως, κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές των παραγωγών οχημάτων. Για παράδειγμα, το μέγεθος και οι λειτουργικές δυνατότητες ενός BEV υπαγορεύουν και τον τύπο συσσωρευτή που απαιτείται, ο οποίος επηρεάζει με τη σειρά του τη σύνθεση του συνδυασμού πρώτων υλών κατά την έναρξη της διαδικασίας (γεγονός που συνεπάγεται, και πάλι, δυνητικές βελτιώσεις για τους καθετοποιημένους παράγοντες της αγοράς). Ενώ κατά την εξεταζόμενη περίοδο διαπιστώθηκε η εξάρτηση των ενωσιακών παραγωγών BEV από τις εισαγωγές συσσωρευτών, κυρίως από την Κίνα, οι αυτοκινητοβιομηχανίες δεσμεύτηκαν να επενδύσουν σημαντικά στη δική τους παραγωγική ικανότητα συσσωρευτών, οι περισσότερε από αυτές μέσω συμπράξεων με εξειδικευμένους παράγοντες. Οι επενδύσεις αυτές ανέρχονται σε αρκετά δισεκατομμύρια ευρώ και θα πραγματοποιηθούν έως το 2030 ([499]).

(1226) Κατά τη μετάβαση στον εξηλεκτρισμό, είναι εξαιρετικά επικίνδυνο για τους ενωσιακούς παραγωγούς αυτοκινήτων να χάσουν ποσοστό κερδοφορίας και μερίδιο αγοράς από τις επιδοτούμενες εισαγωγές από την Κίνα, διότι κάτι τέτοιο θα σήμαινε ότι δεν θα έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες συσσωρευτών, οι οποίες θα αυξήσουν την αυτονομία οδήγησης, θα μειώσουν τον χρόνο φόρτισης, θα περιορίσουν το κόστος και θα βελτιώσουν την ασφάλεια και, έτσι, θα επιτύχουν την εν λόγω μετάβαση. Από την άλλη πλευρά, οι κινεζικές εταιρείες κατόρθωσαν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας χάρη στις υψηλές επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν από την κινεζική κυβέρνηση, και εξάγουν επί του παρόντος BEV σε αθέμιτες τιμές στην Ένωση, κερδίζοντας έτσι μερίδιο αγοράς σε βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ο οποίος βρίσκεται αντιμέτωπος με σημαντικές ζημίες και την επακόλουθη αδυναμία του να πραγματοποιήσει τις απαιτούμενες επενδύσεις. Εάν ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υποστεί αμετάκλητη ζημία από τις επιδοτούμενες κινεζικές εισαγωγές, ο στόχος του εξηλεκτρισμού δεν θα επιτευχθεί και οι κλιματικοί στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενδέχεται να υπονομευτούν.

(1227) Η επιβολή των αντισταθμιστικών μέτρων θα εξασφαλίσει στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής τη δυνατότητα θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά, καθώς και τη δυνατότητα κατασκευής και πώλησης επαρκούς αριθμού BEV στην αγορά της Ένωσης, ώστε να είναι δυνατή η κερδοφορία του στο μέλλον. Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1078, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV είναι κλάδος παραγωγής υψηλής έντασης κεφαλαίου και, ως εκ τούτου, χρειάζεται χρόνο για να επιτύχει οικονομίες κλίμακας ώστε να είναι δυνατή τόσο η κάλυψη των πάγιων δαπανών του όσο και η κερδοφορία του. Επομένως, η επιβολή μέτρων θα προστατεύσει τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής από την έντονη και άδικη πίεση που θα ασκούσαν σε διαφορετική περίπτωση στις τιμές οι κινεζικές εισαγωγές.

([498]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/851 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Απριλίου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 όσον αφορά την ενίσχυση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, σύμφωνα με την αυξημένη κλιματική φιλοδοξία της Ένωσης (ΕΕ L 110 της 25.4.2023, σ. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Εάν δεν επιβληθούν αντισταθμιστικά μέτρα, οι επενδύσεις που έχει αναλάβει να υλοποιήσει ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV για τη μετάβαση στον εξηλεκτρισμό και οι θέσεις εργασίας στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 1221 ενδέχεται να τεθούν σε κίνδυνο λόγω του αθέμιτου εμπορίου. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν θα έχει τη δυνατότητα να ακολουθήσει τη μετάβαση της αγοράς της Ένωσης από την παραγωγή αυτοκινήτων ICE στην παραγωγή BEV, και τούτο λόγω των τιμών των επιδοτούμενων κινεζικών εισαγωγών οι οποίες είναι χαμηλότερες από τις τιμές των ενωσιακών παραγωγών BEV. Επιπλέον, η Ένωση κινδυνεύει να χάσει έναν από τους σημαντικότερους κατασκευαστικούς τομείς της και είναι πιθανό, ως περιοχή, να παρουσιάσει υστέρηση στους τομείς της τεχνολογίας και της καινοτομίας έναντι της Κίνας και των ΗΠΑ, ενώ διατρέχει επίσης τον κίνδυνο να μην εκπληρώσει τους κλιματικούς στόχους της.

(1229) Η VDA παρατήρησε ότι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των κινεζικών εταιρειών στην Κίνα και στο εξωτερικό στηρίζουν την επίτευξη οικονομιών κλίμακας και συμβάλλουν στην κερδοφορία σε τομείς όπως η παραγωγή, η εφοδιαστική και η E&A παγκοσμίως. Σύμφωνα με τη VDA, στο πλαίσιο της υφιστάμενης παγκόσμιας τάξης και του υφιστάμενου επιχειρηματικού μοντέλου, τα αποτελέσματα αυτά στηρίζουν και την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

(1230) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι, παρά τις ανησυχίες που είχαν διατυπωθεί στο παρελθόν σχετικά με την είσοδο και την αύξηση των μεριδίων αγοράς Ιαπώνων και Κορεατών κατασκευαστών αυτοκινήτων στην Ένωση από τη δεκαετία του 1980 και μετά, η είσοδος ιαπωνικών και κορεατικών προϊόντων ενίσχυσε τις προσπάθειες προσαρμογής, καινοτομίας και αποδοτικότητας εκ μέρους των ενωσιακώνπαραγωγών. Επιπλέον, οι Ιάπωνες και οι Κορεάτες παραγωγοί δημιούργησαν παραγωγή στην Ένωση, εντάχθηκαν στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και, επομένως, συνέβαλαν άμεσα στην ανάπτυξη και την πρόοδό του. Η εταιρεία 24 υποστήριξε επίσης ότι το ίδιο μπορεί να αναμένεται και από τους Κινέζους παραγωγούς BEV.

(1231) Η Επιτροπή διαφώνησε με τον ισχυρισμό αυτό διότι υπάρχουν θεμελιώδεις διαφορές μεταξύ της αύξησης του αριθμού των Κορεατών και των Ιαπώνων κατασκευαστών αυτοκινήτων κατά τα προηγούμενα έτη και των σημερινών Κινέζων ΚΠΕ. Ειδικότερα, οι Κορεάτες και οι Ιάπωνες ΚΠΕ ανταγωνίζονταν με τα αυτοκίνητα ICE έναντι των ενωσιακών ΚΠΕ οι οποίοι διέθεταν μακρόχρονη πείρα και αλυσίδες εφοδιασμού. Αντιθέτως, η δεσπόζουσα θέση της Κίνας στην παραγωγή ηλεκτρικών συσσωρευτών αποτελεί βασικό παράγοντα του ανταγωνισμού μεταξύ των Κινέζων και των ενωσιακών παραγωγών BEV. Οι ενωσιακοί παραγωγοί δημιουργούν επί του παρόντος τους δικούς τους συνεργατικούς σχηματισμούς συσσωρευτών για την αγορά της Ένωσης, πραγματοποιώντας σημαντικές επενδύσεις και καταβάλλοντας σημαντικό κόστος· επομένως, βρίσκονται σε πολύ διαφορετική θέση σε σύγκριση με την περίοδο των αυξημένων εισαγωγών αυτοκινήτων από την Ιαπωνία και την Κορέα. Επιπλέον, στο παρελθόν οι Κορεάτες και οι Ιάπωνες παραγωγοί είχαν πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης κυρίως μέσω της παρουσίας αντιπροσωπειών, κάτι που συνεπαγόταν υψηλό κόστος και χρόνο. Ωστόσο, επί του παρόντος είναι ευκολότερο για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς να έρχονται σε επαφή απευθείας με τον καταναλωτή, χωρίς μεσάζοντα έμπορο, μέσω μοντέλων διαδικτυακών αγορών και απευθείας πωλήσεων αυτοκινήτων, τα οποία και αυξάνονται. Τέλος, στο παρελθόν οι ενωσιακοί παραγωγοί καλούνταν να ανταγωνιστούν μικρό μόνο αριθμό Κορεατών και Ιαπώνων παραγωγών, ενώ κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, όπως επεξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 1125, στην αγορά της Ένωσης υπάρχουν περισσότεροι από 14 Κινέζοι παραγωγοί BEV. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(1232) Η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκε ότι δεν είναι προς το συμφέρον της Ένωσης να λάβει αντισταθμιστικά μέτρα, δεδομένου ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV δεν διαθέτει επαρκή παραγωγική ικανότητα για την κατασκευή BEV ώστε να καλυφθεί το σύνολο της ζήτησης BEV στην Ένωση.

(1233) Η έρευνα αποκάλυψε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διαθέτει επαρκή παραγωγική ικανότητα για την κατασκευή BEV και την ικανοποίηση της ενωσιακής ζήτησης, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1060. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(1234) Η Επιτροπή έκρινε ότι η εκθετική αύξηση των επιδοτούμενων εισαγωγών θα υπονόμευε τη μετάβαση από την παραγωγή οχημάτων ICE στην παραγωγή BEV και θα συνεπαγόταν, επομένως, κίνδυνο σημαντικής πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Τόσο η έκθεση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στη μαζική αύξηση των κινεζικών εισαγωγών σε αθέμιτα χαμηλότερες τιμές από τις τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής όσο και τα ταχέως αυξανόμενα μερίδια αγοράς τους θα έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής όσον αφορά την απώλεια όγκου πωλήσεων και μεριδίου αγοράς, καθώς και την ταχεία μείωση της κερδοφορίας, με αποτέλεσμα την πρόκληση σημαντικών ζημιών και, κατ' επέκταση, και την απώλεια επενδύσεων. Η εξέλιξη αυτή θα οδηγήσει αναπόφευκτα στο κλείσιμο εγκαταστάσεων παραγωγής στην Ένωση και στη μαζική απώλεια θέσεων εργασίας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο προσωρινό συμπέρασμα ότι η επιβολή μέτρων θα ήταν προς το συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

7.2. **Συμφέρον των μη συνδεδεμένων εισαγωγέων**

(1235) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 47, κανένας μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν συνεργάστηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι, λόγω της έλλειψης συνεργασίας εκ μέρους των μη συνδεδεμένων εισαγωγέων, η επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων δεν θα έχει δυσανάλογες επιπτώσεις στους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς.

7.3. **Συμφέρον των χρηστών**

(1236) Το υπό έρευνα προϊόν χρησιμοποιείται από διάφορους τύπους χρηστών, και συγκεκριμένα από εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης αυτοκινήτων, εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, εταιρείες διαμοιρασμού αυτοκινήτου (car sharing), εταιρείες ταξί και τελικούς χρήστες.

(1237) Επτά χρήστες που ανήκουν σε δύο ομίλους εταιρειών αναγγέλθηκαν και υπέβαλαν απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο των χρηστών, και συγκεκριμένα η εταιρεία 32 και έξι εταιρείες που ανήκουν στον όμιλο Leasys. Οι εν λόγω εταιρείες χρησιμοποιούσαν το υπό έρευνα προϊόν για σκοπούς χρηματοδοτικής μίσθωσης στους πελάτες τους.

(1238) Η εταιρεία 32 υπέβαλε ελλιπή απάντηση στο ερωτηματολόγιο. Η Επιτροπή απέστειλε επιστολή σχετικά με την ανεπάρκεια των στοιχείων, με την οποία ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες. Η εταιρεία δεν απάντησε στην επιστολή σχετικά με την ανεπάρκεια των στοιχείων, ισχυριζόμενη ότι η διαδικασία ήταν υπερβολικά επαχθής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν επαλήθευσε την απάντηση της εταιρείας 32 στο ερωτηματολόγιο. Ωστόσο, στο συμπληρωμένο τμήμα της απάντησης στο ερωτηματολόγιο, η εταιρεία 32 δήλωσε ότι, εάν αποδειχθεί ότι οι κινεζικές επιδοτήσεις προκάλεσαν τεχνητά χαμηλή τιμολόγηση των BEV στην Ένωση, η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να είναι επιζήμια για ολόκληρη την ευρωπαϊκή αλυσίδα εφοδιασμού. Έκρινε ότι, σε περίπτωση που οι αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές μέσω της κρατικής στήριξης των οχημάτων κινεζικής παραγωγής ήταν επιζήμιες για τη βιωσιμότητα των ενωσιακών προμηθευτών BEV, τα αμοιβαία μέτρα για την προστασία της ευρωπαϊκής παραγωγής θα ήταν δίκαια και απαιτούμενα για τη διασφάλιση της ασφάλειας εφοδιασμού.

(1239) Οι εταιρείες του ομίλου Leasys υπέβαλαν πλήρεις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και η Επιτροπή επαλήθευσε δύο εξ αυτών των εταιρειών, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 80, οι οποίες αγόρασαν επίσης BEV από την Κίνα.

(1240) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι συνεργαζόμενοι χρήστες αγόρασαν από κοινού ποσοστό μικρότερο του 0,1 % των συνολικών εισαγωγών από την Κίνα, καθώς και των εισαγωγών από άλλες χώρες, και το 1 % των συνολικών πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής (με βάση την καταγραφή). Κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, αγόρασαν ποσοστό μικρότερο του 5 % του υπό έρευνα προϊόντος από την Κίνα, ποσοστό άνω του 95 % από ενωσιακούς παραγωγούς και το υπόλοιπο από άλλες χώρες.

(1241) Ο κύκλος εργασιών και το κόστος των δύο επαληθευμένων χρηστών που προέκυψαν από τα BEV καταγωγής Κίνας αντιπροσώπευαν ποσοστό κάτω του 2 % του συνολικού κύκλου εργασιών και του συνολικού κόστους τους κατά την περίοδο έρευνας. Τα περιθώρια κερδοφορίας των επαληθευμένων χρηστών για την περίοδο έρευνας κυμαίνονταν μεταξύ μονοψήφιων και χαμηλών διψήφιων αριθμητικών στοιχείων.

(1242) Η Επιτροπή έκρινε ότι η επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων θα έχει κάποιες επιπτώσεις σε ορισμένα στοιχεία κόστους που αφορούν τα BEV καταγωγής Κίνας, και συγκεκριμένα τις αποσβέσεις, τα έξοδα για τόκους και την ασφάλιση. Ωστόσο, δεδομένου του περιορισμένου ποσοστού των εν λόγω στοιχείων κόστους στο συνολικό κόστος των επαληθευμένων (κάτω του 2 %) και του πολύ μικρού ποσοστού των BEV από την Κίνα στο σύνολο των στόλων τους, κρίθηκε ότι οι επιπτώσεις των αντισταθμιστικών δασμών στο συνολικό κόστος τους ήταν αμελητέες. Από την ανάλυση που διενήργησε η Επιτροπή με βάση τα στοιχεία που υπέβαλαν οι δύο επαληθευμένοι χρήστες για την περίοδο έρευνας προέκυψε ότι οι πιθανές αυξήσεις του κόστους λόγω της επιβολής αντισταθμιστικών μέτρων θα συνεπάγονταν οριακή μόνο μείωση των περιθωρίων κέρδους τους και ότι αμφότερες οι εταιρείες θα διατηρήσουν την κερδοφορία τους. Αυτή η μικρή επίπτωση στην κερδοφορία θα μπορούσε να μετριαστεί περαιτέρω από τη δυνατότητα που έχουν οι χρήστες να μετακυλίσουν τουλάχιστον εν μέρει την αύξηση του κόστους στους πελάτες ή να στραφούν σε εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού. Οι δύο επαληθευμένοι χρήστες θεώρησαν επίσης ότι η επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων δεν θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στις οικονομικές επιδόσεις τους.

(1243) Επομένως, βάσει των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στον φάκελο και λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι οι χρήστες δεν θα επηρεαστούν δυσανάλογα από την επιβολή των μέτρων.

7.4. **Συμφέρον των προμηθευτών**

(1244) Η VDA και η CLEPA παρατήρησαν ότι η κινεζική αγορά, ως η μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτων παγκοσμίως, ήταν καίριας σημασίας ώστε οι προμηθευτές και οι κατασκευαστές αυτοκινήτων να είναι ανταγωνιστικοί και να ενισχύουν τις ικανότητες καινοτομίας. Ισχυρίστηκαν ότι η λήψη οποιωνδήποτε μέτρων τα οποία θα συνεπάγονταν ενδεχομένως τον περιορισμό της πρόσβασης των ενωσιακών προμηθευτών και κατασκευαστών αυτοκινήτων στην αγορά της Κίνας θα μπορούσε, μακροπρόθεσμα, να είναι επιζήμια για τις ικανότητες καινοτομίας και την ανταγωνιστικότητα των αντίστοιχων κλάδων παραγωγής.

(1245) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1253, σκοπός της έρευνας είναι η αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού στην αγορά της Ένωσης. Η έρευνα δεν καλύπτει την πρόσβαση των ενωσιακών εταιρειών στην κινεζική αγορά και δεν μπορεί να συνεπάγεται, αυτή καθαυτή, λιγότερο ευνοϊκή πρόσβαση στην αγορά της Κίνας για τους ενωσιακούς προμηθευτές και παραγωγούς. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε. Σε κάθε περίπτωση, εάν, με τον εν λόγω ισχυρισμό, η VDA και η CLEPA αναφέρονταν στην πιθανότητα να προβεί η Κίνα σε αντίποινα με τη μορφή μειωμένης πρόσβασης των ενωσιακών εταιρειών στην αγορά της, το ζήτημα αυτό εξετάζεται στο σημείο 7.6 κατωτέρω.

(1246) Η EUROFER υποστήριξε την έρευνα. Επισήμανε ότι η αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί σημαντικό τομέα χρήσης χάλυβα και, κατά συνέπεια, η μελλοντική υγεία των ενωσιακών κατασκευαστών BEV είναι καίριας σημασίας και για την ενωσιακή χαλυβουργία. Η EUROFER υποστήριξε ότι οι ζημιογόνες εισαγωγές επιδοτούμενων BEV από την Κίνα θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής χάλυβα. Σύμφωνα με την EUROFER, υπήρχε στρατηγικό συμφέρον για τη διατήρηση υγιούς ενωσιακής αυτοκινητοβιομηχανίας, με σκοπό την προστασία της ενωσιακής χαλυβουργίας, καθώς και εκατομμυρίων σχετικών θέσεων εργασίας. Η EUROFER ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να λάβει άμεσα μέτρα προκειμένου να διατηρηθεί η συνεχιζόμενη υγιής κατάσταση της ενωσιακής αυτοκινητοβιομηχανίας και να αποτραπεί ο κίνδυνος πρόκλησης ζημίας.

(1247) Η εταιρεία 29 εξέφρασε επίσης την υποστήριξή της για την έρευνα, ισχυριζόμενη ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα θα συμβάλουν στην αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού και του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών αυτοκινήτων και άλλων ενδιαφερόμενων μερών. Υποστήριξε ότι, λόγω των επιδοτούμενων εισαγωγών από την Κίνα, το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV αναμένεται να μειωθεί, εξέλιξη που θα επηρεάσει αρνητικά τις πωλήσεις και τα κέρδη των εταιρειών που παράγουν στοιχεία συντελεστών παραγωγής, καθώς και την επενδυτική τους ικανότητα στην Ένωση.

(1248) Η εταιρεία 31 εξέφρασε επίσης την υποστήριξή της για την έρευνα, με την ελπίδα ότι θα έχει ως αποτέλεσμα την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού στην αυτοκινητοβιομηχανία της Ένωσης. Σύμφωνα με την εταιρεία 31, οι προσπάθειες της Ένωσης για την πράσινη μετάβαση και οι συναφείς επενδύσεις και δραστηριότητες καινοτομίας που αναλαμβάνει η αυτοκινητοβιομηχανία θα υπονομευτούν και οι ενωσιακές εταιρείες θα βρεθούν σε αθέμιτα μειονεκτική θέση.

(1249) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων είναι προς το συμφέρον των προμηθευτών στην Ένωση.

7.5. **Αντίκτυπος στους καταναλωτές και επιπτώσεις στους στόχους για το κλίμα**

(1250) Η VDA υποστήριξε ότι για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ όσον αφορά την απαλλαγμένη από CO_2 κινητικότητα έως το 2035, πρέπει να υπάρχει επαρκής προσφορά ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά της Ένωσης. Κατά τη άποψή της, η αύξηση των τιμών των BEV από την Κίνα θα μπορούσε να δυσχεράνει την επίτευξη του στόχου αυτού. Τόσο η VDA όσο και η κινεζική κυβέρνηση ισχυρίστηκαν ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη σημασία που έχει η Κίνα για τον μετασχηματισμό ολόκληρου του ευρωπαϊκού κλάδου παραγωγής και της αυτοκινητοβιομηχανίας, ιδίως προς την κατεύθυνση του ουδέτερου ισοζυγίου διοξειδίου του άνθρακα. Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, η οποία ήταν περιορισμένη κυρίως λόγω των εμποδίων στον εφοδιασμό με συσσωρευτές τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, ήταν ανεπαρκής ώστε να είναι δυνατή η επίτευξη των κλιματικών στόχων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών και, για τον λόγο αυτό, η ΕΕ εξαρτάται από τις εισαγωγές BEV για την εκπλήρωση των στόχων της, ενώ η Κίνα θα εξακολουθήσει να αποτελεί σημαντικό εταίρο της ΕΕ στο πλαίσιο αυτό. Επιπλέον, η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι οι αντισταθμιστικοί δασμοί θα έθεταν σε κίνδυνο την προσφορά οικονομικά προσιτών BEV στους ενωσιακούς καταναλωτές χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος στην αγορά της Ένωσης, με αποτέλεσμα να διακυβευθεί η υλοποίηση της δράσης της ΕΕ για την αντιμετώπιση της υπαρξιακής απειλής που συνεπάγεται η κλιματική αλλαγή.

(1251) Σκοπός της τρέχουσας έρευνας είναι να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών και των Κινέζων παραγωγών BEV και να εξασφαλιστεί η δυνατότητα πρόληψης της ζημίας που ενδέχεται να προκαλέσουν οι επιδοτούμενες εισαγωγές στους ενωσιακούς παραγωγούς. Επομένως, οι αντισταθμιστικοί δασμοί θα αντισταθμίσουν μόνο τις στρεβλώσεις που προκαλούν οι επιδοτήσεις· ωστόσο, η ροή των εμπορικών συναλλαγών θα συνεχιστεί. Είναι αναγκαία η εξισορρόπηση μεταξύ της πιθανής αύξησης των τιμών για τους καταναλωτές στην Ένωση και των καταστροφικών επιπτώσεων των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, ο οποίος θα προσφέρει εκατομμύρια θέσεις εργασίας στην ΕΕ μετά την πλήρη μετάβαση της αγοράς από τα οχήματα ICE στα BEV. Ο

αφανισμός της ενωσιακής αυτοκινητοβιομηχανίας θα είχε τεράστιο αρνητικό αντίκτυπο στην αγορά της Ένωσης, με δευτερογενείς επιπτώσεις στον κλάδο των προμηθευτών και πιθανή απώλεια εκατομμυρίων θέσεων εργασίας στην Ένωση. Η έρευνα αποκάλυψε ότι η περιορισμένη αύξηση των τιμών, που αντανακλά μόνο τις αθέμιτες επιδοτήσεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της παρούσας έρευνας, δεν είναι τόσο σημαντική ώστε να αυξήσει δυσανάλογα τις τιμές για τον καταναλωτή, ακόμη και αν η αύξηση αυτή μετακυλιστεί πλήρως στον τελικό πελάτη. Ωστόσο, αναμένεται ότι η αύξηση των τιμών θα απορροφηθεί τουλάχιστον εν μέρει από τους εισαγωγείς. Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι διμερείς προσπάθειες για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής δεν είναι δυνατόν να βασίζονται στον αθέμιτο ανταγωνισμό επιδοτούμενων BEV που πωλούνται σε χαμηλές τιμές, αλλά θα πρέπει να βασίζονται σε ίσους όρους ανταγωνισμού, στο πλαίσιο των οποίων ο θεμιτός ανταγωνισμός και η καινοτομία θα αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την προώθηση της πράσινης μετάβασης. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής BEV είναι απαραίτητος στο πλαίσιο του φιλόδοξου στόχου της ΕΕ να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, για τον οποίο πρέπει να διασφαλιστεί η ενωσιακή αλυσίδα εφοδιασμού για οχήματα μηδενικών εκπομπών, ώστε να εξασφαλιστεί ότι, έως το 2035, όλα τα νέα αυτοκίνητα που ταξινομούνται στην Ευρώπη θα είναι μηδενικών εκπομπών.

(1252) Το CCCME υπέβαλε οικονομική ανάλυση, η οποία εκπονήθηκε από δύο καθηγητές του Καθολικού Πανεπιστημίου της Λουβέν (Katholieke Universiteit Leuven) και του Κέντρου Ερευνών Οικονομικής Πολιτικής (Centre of Economic Policy Research, CEPR). Η έκθεση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι κινεζικές εισαγωγές BEV είναι απαραίτητες για την αγορά BEV της Ένωσης, τους ενωσιακούς παραγωγούς και καταναλωτές BEV και την Ένωση στο σύνολό της, διότι οι εισαγωγές αυτές είναι αναγκαίες προκειμένου να διατηρηθούν ο ανταγωνισμός και η καινοτομία στην Ένωση και να επιταχυνθεί η διαθεσιμότητα οικονομικά προσιτών BEV για τον μέσο καταναλωτή, αλλά και να διασφαλιστεί η εκπλήρωση των κλιματικών στόχων της Ένωσης.

(1253) Ανεξάρτητα από την έγκυρη και αντικειμενική αξία της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή επισήμανε ότι σκοπός των αντισταθμιστικών δασμών δεν είναι να σταματήσουν οι εισαγωγές BEV από την Κίνα, αλλά να αποκατασταθούν οι ίσοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά της Ένωσης, οι οποίοι έχουν στρεβλωθεί λόγω των επιδοτούμενων εισαγωγών από την Κίνα σε χαμηλές τιμές. Ο ανταγωνισμός στην αγορά της Ένωσης πρέπει να είναι θεμιτός. Οι προσπάθειες για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής δεν είναι δυνατόν να βασίζονται στον αθέμιτο ανταγωνισμό επιδοτούμενων BEV που πωλούνται σε χαμηλές τιμές, αλλά θα πρέπει να βασίζονται σε ίσους όρους ανταγωνισμού, στο πλαίσιο των οποίων ο θεμιτός ανταγωνισμός και η καινοτομία θα αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την προώθηση της πράσινης μετάβασης.

(1254) Συνολικά, επομένως, συνάγεται προσωρινά το συμπέρασμα ότι η επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων δεν συνιστά απειλή για τους κλιματικούς στόχους, αλλά, αντιθέτως, θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων αυτών.

7.6. **Κίνδυνος αντιποίνων**

(1255) Η CLEPA, η VDA και η εταιρεία 24 ισχυρίστηκαν ότι η επιβολή αντισταθμιστικών δασμών θα μπορούσε να οδηγήσει σε αντίποινα εκ μέρους της Κίνας. Η CLEPA και η VDA υποστήριξαν ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να εξετάσει τον κίνδυνο αντιποίνων και τις επιπτώσεις που θα μπορούσαν να έχουν πιθανά αντίποινα από την Κίνα στις υφιστάμενες εμπορικές συναλλαγές με την Κίνα και στις τρέχουσες επενδύσεις στην Κίνα.

(1256) Η τρέχουσα έρευνα κατά των επιδοτήσεων είναι μια έρευνα βάσει πραγματικών περιστατικών, η οποία συνάδει πλήρως με τους ισχύοντες κανόνες του ΠΟΕ και της ΕΕ. Βασίζεται σε στοιχεία που αποδεικνύουν την ύπαρξη ευρέος φάσματος αντισταθμίσιμων κινεζικών επιδοτήσεων, καθώς και την ύπαρξη κινδύνου πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής λόγω μαζικής αύξησης της κινεζικής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας, καθώς και των ταχέως αυξανόμενων επιδοτούμενων και σε χαμηλές τιμές εισαγωγών BEV στην Ένωση, όπως επεξηγείται στον παρόντα κανονισμό. Η έρευνα δεν παρέχει ούτε μπορεί να αντισταθμίσει κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που θα απολάμβανε ενδεχομένως ο κινεζικός κλάδος παραγωγής. Αντιθέτως, σκοπός της είναι να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών παραγωγών και των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων στην αγορά της Ένωσης.

(1257) Η Κίνα και οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς είχαν εκτεταμένα δικαιώματα άμυνας και συμμετοχής στην έρευνα, καθώς και σε αμερόληπτο δικαστικό έλεγχο της τελικής απόφασης, χωρίς να χρειάζεται να καταφύγουν σε αντίποινα.

(1258) Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι ο προβαλλόμενος κίνδυνος αντιποίνων δεν συνιστά στοιχείο που να συνηγορεί κατά της επιβολής αντισταθμιστικών μέτρων.

7.7. **Αλληλεξάρτηση**

(1259) Η κινεζική κυβέρνηση υποστήριξε ότι, λόγω της αλληλεξάρτησης και της βαθιάς ολοκλήρωσης των αλυσίδων εφοδιασμού BEV της Ένωσης και της Κίνας σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα, η λήψη οποιωνδήποτε μέτρων θα υπονόμευε τη σταθερότητα και τη συνέχειά τους, καθώς και την ανάπτυξη του κλάδου παραγωγής BEV στην Ένωση, στην Κίνα και σε ολόκληρο τον πλανήτη.

(1260) Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1253, σκοπός της έρευνας είναι η αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού στην αγορά της Ένωσης. Η κινεζική κυβέρνηση δεν διευκρίνισε περαιτέρω ούτε τον βαθμό στον οποίο τα αντισταθμιστικά μέτρα θα είχαν επιπτώσεις στις αλυσίδες εφοδιασμού ούτε τον τρόπο με τον οποίο τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να υπονομεύσουν τη σταθερότητα και τη συνέχεια. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

7.8. **Κρατικά κίνητρα στην Ένωση**

(1261) Η κινεζική κυβέρνηση υποστήριξε ότι η ίδια η Ένωση χορηγεί επιδοτήσεις σε ενωσιακούς παραγωγούς και παρέθεσε ορισμένα παραδείγματα τέτοιων επιδοτήσεων. Επομένως, η κινεζική κυβέρνηση άφησε να εννοηθεί ότι οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στους Κινέζους παραγωγούς BEV δεν θα πρέπει να αντισταθμιστούν.

(1262) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η κινεζική κυβέρνηση δεν τεκμηρίωσε τους λόγους για τους οποίους οι εικαζόμενες επιδοτήσεις της Ένωσης σε ενωσιακούς παραγωγούς θα μπορούσαν να έχουν αντίκτυπο στην τρέχουσα έρευνα. Πράγματι, σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό κατά των επιδοτήσεων, αντισταθμιστικοί δασμοί θα πρέπει να επιβάλλονται σε περίπτωση που οι επιδοτούμενες εισαγωγές εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκαλούν σημαντική ζημία ή, στην παρούσα έρευνα, συνεπάγονται κίνδυνο πρόκλησης σημαντικής ζημίας στους ενωσιακούς παραγωγούς. Στο πλαίσιο αυτό, δεν έχει σημασία αν οι ενωσιακοί παραγωγοί λαμβάνουν χρηματοδοτική στήριξη από τα κράτη μέλη ή τις αρχές της ΕΕ για την παραγωγή ή την πώληση του προϊόντος, κάτι που, σε κάθε περίπτωση, δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Η έρευνα επικεντρώνεται στον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας από τις επιδοτούμενες κινεζικές εισαγωγές στην Ένωση. Επιπλέον, η κινεζική κυβέρνηση δεν τεκμηρίωσε τους λόγους για τους οποίους οι εν λόγω επιδοτήσεις θα ήταν επιδεκτικές κυρώσεων ή θα είχαν αρνητικές επιπτώσεις στο συμφέρον της Κίνας, κάτι που, σε κάθε περίπτωση, δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας έρευνας. Επιπλέον, το γεγονός ότι η ίδια η ΕΕ χορηγεί επιδοτήσεις στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV δεν επηρεάζει τα προσωρινά συμπεράσματα της Επιτροπής, σύμφωνα με τα οποία η κινεζική κυβέρνηση χορήγησε επιδοτήσεις στους παραγωγούς-εξαγωγείς BEV, οι οποίες είναι αντισταθμίσιμες, βάσει της συμφωνίας ΕΑΜ του ΠΟΕ και του βασικού κανονισμού, και συνεπάγονται κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της κινεζικής κυβέρνησης, οι κινεζικές αντισταθμίσιμες επιδοτήσεις δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό στην αγορά της Ένωσης, ο οποίος απλώς και μόνο θα παρεμπόδιζε την ανάπτυξη του ενωσιακού κλάδου παραγωγής BEV. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

7.9. **Στρεβλωτικές για το εμπόριο επιπτώσεις των επιδοτήσεων**

(1263) Σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην ανάγκη εξάλειψης των επιπτώσεων από τις στρεβλώσεις του εμπορίου που προκαλούν οι ζημιογόνες επιδοτήσεις, καθώς και στην ανάγκη αποκατάστασης ουσιαστικού ανταγωνισμού.

(1264) Κατά την έρευνα διαπιστώθηκε ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς πωλούν σημαντικές ποσότητες επιδοτούμενων BEV σε τεχνητά χαμηλές τιμές στην ενωσιακή αγορά. Εάν η κατάσταση αυτή συνεχιστεί, οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς θα διατηρήσουν το πλεονέκτημά τους από τον αθέμιτο ανταγωνισμό, αποδυναμώνοντας περαιτέρω την ήδη ευάλωτη κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(1265) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι οι στρεβλωτικές για το εμπόριο επιπτώσεις που προκαλούν οι επιδοτούμενες κινεζικές εισαγωγές θα ενταθούν με την πάροδο του χρόνου και θα συνεχίσουν να μην επιτρέπουν ίσους όρους ανταγωνισμού στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

7.10. **Λοιποί ισχυρισμοί**

(1266) Η εταιρεία 24 ισχυρίστηκε ότι η επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων δεν ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης, καθώς i) η χρήση μέτρου εμπορικής άμυνας δεν αποτελούσε κατάλληλη απάντηση για την επίλυση ενός συστημικού ζητήματος εφοδιασμού με το οποίο βρίσκεται αντιμέτωπος ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής και το οποίο απορρέει από την ανεπαρκή παραγωγική ικανότητα συσσωρευτών στην Ένωση, την περιορισμένη διαθεσιμότητα ημιαγωγών και την έλλειψη πρόσβασης σε πρώτες ύλες, παράγοντες που περιορίζουν την ανάπτυξη του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και οι οποίοι δεν συνδέονται με τις εισαγωγές από την Κίνα· ii) το συμφέρον της Ένωσης στο πλαίσιο αυτό επιτάσσει την άσκηση παγκόσμιας βιομηχανικής πολιτικής που να βασίζεται στην εξασφάλιση της πρόσβασης στην αγορά, η οποία είναι καίριας σημασίας για τη στήριξη της ανάπτυξης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ενώ η επιβολή των αντισταθμιστικών μέτρων θα είχε μόνο ως αποτέλεσμα τον περιορισμό αυτής της ανάπτυξης· iii) οι Κινέζοι παραγωγοί θα μεταφέρουν τελικά στην Ένωση την οικεία παραγωγή BEV για την αγορά της Ένωσης· και iv) η επιβολή αντισταθμιστικών δασμών ενέχει τον κίνδυνο να πυροδοτήσει μια αλυσιδωτή αντίδραση, η οποία εντέλει θα είναι επιζήμια για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, δεδομένου ότι οι κυβερνήσεις τρίτων χωρών θα αντιδράσουν στις αυξημένες (εκτρεπόμενες) ροές BEV με την επιβολή των δικών τους περιοριστικών για το εμπόριο μέτρων κατά των BEV, τα οποία δεν θα κάνουν απαραιτήτως διάκριση μεταξύ των ενωσιακών και των κινεζικών εισαγωγών BEV.

(1267) Υπενθυμίζεται ότι σκοπός της τρέχουσας έρευνας είναι μόνο η αποκατάσταση των ίσων όρων ανταγωνισμού στην αγορά της Ένωσης. Τα αντισταθμιστικά μέτρα είναι δικαιολογημένα εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις για την επιβολή των αντισταθμιστικών μέτρων που ορίζονται στον βασικό κανονισμό. Η επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων δεν αποκλείει το ενδεχόμενο ανάληψης άλλων πρωτοβουλιών πολιτικής από την Ένωση για την αντιμετώπιση διαφόρων ζητημάτων με τα οποία βρίσκεται αντιμέτωπος ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής. Συνεπώς, ο ισχυρισμός, ως έχει, δεν αφήνει να εννοηθεί ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα για τα BEV δεν είναι προς το συμφέρον της Ένωσης. Όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης, σκοπός της παρούσας έρευνας δεν είναι να σταματήσουν οι εισαγωγές BEV από την Κίνα. Επιπλέον, το κατά πόσον οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς θα ξεκινήσουν να κατασκευάζουν BEV στην Ένωση δεν έχει σημασία για την τρέχουσα έρευνα, η οποία εξετάζει μόνο τη ζημία ή τον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής BEV λόγω των επιδοτούμενων εισαγωγών από την Κίνα. Επίσης, ο ισχυρισμός σχετικά με την πιθανή έναρξη έρευνας εμπορικής άμυνας που θα καταλήξει σε περιοριστικά για το εμπόριο μέτρα κατά των κινεζικών εισαγωγών BEV από άλλες τρίτες χώρες αποτελεί καθαρά εικασία. Τέλος, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι εν λόγω έρευνες, εάν υπάρχουν, πρέπει να κινούνται με βάση τα ειδικά στοιχεία τους και τα εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία που είναι αναγκαία για την έναρξη των εν λόγω ερευνών. Συνεπώς, ο ισχυρισμός της εταιρείας 24 ότι οι εν λόγω έρευνες δεν θα έκαναν διάκριση μεταξύ των εισαγωγών από την Κίνα και των εισαγωγών από την Ένωση είναι αβάσιμος. Ως εκ τούτου, οι ισχυρισμοί αυτοί απορρίφθηκαν.

7.11. **Συμπέρασμα σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης**

(1268) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι δεν συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι για τους οποίους δεν είναι προς το συμφέρον της Ένωσης να λάβει αντισταθμιστικά μέτρα που αντιστοιχούν στο συνολικό ύψος των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων στις εισαγωγές BEV καταγωγής ΛΔΚ.

8. **ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ**

(1269) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 8, η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία, υπέβαλε τις εισαγωγές των BEV σε καταγραφή με βάση τον κανονισμό για την καταγραφή. Η ενέργεια αυτή έγινε ενόψει της πιθανής αναδρομικής εφαρμογής των αντισταθμιστικών μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Η καταγραφή των εισαγωγών πρέπει να σταματήσει. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας δεν μπορεί να ληφθεί απόφαση σχετικά με πιθανή αναδρομική εφαρμογή αντισταθμιστικών μέτρων.

8.1. **Παρατηρήσεις σχετικά με την καταγραφή**

(1270) Μετά τη δημοσίευση του κανονισμού για την καταγραφή, ελήφθησαν παρατηρήσεις σχετικά με την καταγραφή από την εταιρεία 22, την εταιρεία 24, το CCCME, την Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (στο εξής: Asia Euro Taizhou) και την Tesla. Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να εξεταστούν οι εν λόγω παρατηρήσεις στο παρόν στάδιο. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η καταγραφή είναι ένα μέσο που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή για να ζητεί από τις τελωνειακές αρχές να προβούν στις κατάλληλες ενέργειες για την καταγραφή των εισαγωγών, έτσι ώστε να είναι δυνατή η μεταγενέστερη επιβολή μέτρων έναντι των εισαγωγών αυτών με ισχύ από την ημερομηνία καταγραφής τους. Το άρθρο 14 παράγραφος 5 παρέχει επίσης στην Επιτροπή τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει πότε θα πρέπει να πραγματοποιείται η εν λόγω καταγραφή, επιτρέποντας έτσι την υποβολή σε καταγραφή με πρωτοβουλία της Επιτροπής. Η Επιτροπή άσκησε την εν λόγω διακριτική ευχέρεια που προβλέπεται στον κανονισμό για την καταγραφή.

9. **ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ**

(1271) Βάσει των συμπερασμάτων στα οποία κατέληξε η Επιτροπή σχετικά με τις επιδοτήσεις, τη ζημία, την αιτιώδη συνάφεια και το συμφέρον της Ένωσης, και σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, θα πρέπει να επιβληθεί προσωρινός αντισταθμιστικός δασμός στις εισαγωγές ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

9.1. **Προσωρινά μέτρα**

(1272) Θα πρέπει να επιβληθούν προσωρινά αντισταθμιστικά μέτρα στις εισαγωγές ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 12 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, όπου αναφέρεται ότι το ύψος του προσωρινού αντισταθμιστικού δασμού αντιστοιχεί στο συνολικό ύψος των αντισταθμίσιμων επιδοτήσεων, όπως αυτό υπολογίζεται προσωρινά.

(1273) Με βάση τα ανωτέρω στοιχεία, οι προσωρινοί αντισταθμιστικοί δασμολογικοί συντελεστές, εκφρασμένοι σε τιμή CIF στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή τελωνειακού δασμού, θα πρέπει να έχουν ως εξής:

Εταιρεία	Προσωρινός αντισταθμιστικός δασμός
Όμιλος BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Όμιλος Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
Όμιλος SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες (παράρτημα)	20,8 %
Όλες οι άλλες εταιρείες	37,6 %

(1274) Οι ατομικοί συντελεστές αντισταθμιστικού δασμού για κάθε εταιρεία οι οποίοι προσδιορίζονται στον παρόντα κανονισμό καθορίστηκαν βάσει των συμπερασμάτων της παρούσας έρευνας. Επομένως, αντικατοπτρίζουν την κατάσταση που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας σε σχέση με τις εν λόγω εταιρείες. Οι εν λόγω δασμολογικοί συντελεστές εφαρμόζονται αποκλειστικά στις εισαγωγές του οικείου προϊόντος καταγωγής της οικείας χώρας και παραγωγής από τις αναφερθείσες νομικές οντότητες. Οι εισαγωγές του οικείου προϊόντος που παράγεται από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία η οποία δεν αναφέρεται ρητά στο διατακτικό του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων οντοτήτων που συνδέονται με τις εταιρείες που αναφέρονται ρητά, θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εταιρείες». Δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε κανέναν από τους ατομικούς αντισταθμιστικούς δασμολογικούς συντελεστές.

10. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΣΤΑΔΙΟ**

(1275) Σύμφωνα με το άρθρο 29α του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τη σχεδιαζόμενη επιβολή προσωρινών δασμών. Οι πληροφορίες αυτές διατέθηκαν επίσης στο ευρύ κοινό μέσω του ιστότοπου της ΓΔ Εμπορίου. Δόθηκε στα ενδιαφερόμενα μέρη προθεσμία τριών εργάσιμων ημερών για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ακρίβεια των υπολογισμών που είχαν γνωστοποιηθεί ειδικά σ' αυτά.

(1276) Οι τρεις όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος διατύπωσαν παρατηρήσεις σχετικά με την ακρίβεια του υπολογισμού των περιθωρίων επιδότησης. Στις περιπτώσεις που οι παρατηρήσεις ήταν αιτιολογημένες, η Επιτροπή διόρθωσε τον υπολογισμό και τα σχετικά περιθώρια επιδότησης.

(1277) Επιπλέον, ο παραγωγός-εξαγωγέας Great Wall Motor διατύπωσε παρατήρηση σχετικά με το γεγονός ότι έχει περιληφθεί η επωνυμία του και οι επωνυμίες των συνδεδεμένων με εκείνον μερών στον κατάλογο του παραρτήματος με τα συνεργαζόμενα μέρη που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα. Αυτό διορθώθηκε.

(1278) Επίσης, πολλά μέρη, συνδεδεμένα με τους ομίλους του δείγματος ή με τους παραγωγούς των οποίων οι επωνυμίες αναφέρονται στον κατάλογο του παραρτήματος με τις συνεργαζόμενες εταιρείες που δεν συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα, ζήτησαν από την Επιτροπή να συμπεριλάβει την επωνυμία τους στο παράρτημα λόγω του ότι ήταν συνδεδεμένα με τις εταιρείες αυτές και είχαν αρχίσει την παραγωγή και/ή τις εξαγωγές BEV στην ΕΕ. Δεδομένου ότι οι εν λόγω συνδεδεμένες εταιρείες δεν παρήγαγαν ούτε εξήγαγαν το υπό έρευνα προϊόν κατά την περίοδο έρευνας, τα αιτήματα αυτά απορρίφθηκαν.

(1279) Όλες οι άλλες παρατηρήσεις που ελήφθησαν μετά την εκ των προτέρων γνωστοποίηση θα εξεταστούν κατά το οριστικό στάδιο.

11. **ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

(1280) Στο πλαίσιο της χρηστής διοίκησης, η Επιτροπή θα καλέσει τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και/ή να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών εντός καθορισμένης προθεσμίας.

(1281) Τα συμπεράσματα σχετικά με την επιβολή προσωρινών δασμών είναι προσωρινά και μπορεί να τροποποιηθούν κατά το οριστικό στάδιο της έρευνας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται προσωρινός αντισταθμιστικός δασμός στις εισαγωγές νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή που έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, εξαιρουμένων των κατηγοριών L6 και L7 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ([500]), και μοτοσυκλετών, τα οποία κινούνται (ανεξάρτητα από τον αριθμό των τροχών που τίθενται σε κίνηση) αποκλειστικά με έναν ή περισσότερους ηλεκτρικούς κινητήρες, συμπεριλαμβανομένων όσων διαθέτουν σύστημα αύξησης της αυτονομίας με κινητήρα εσωτερικής καύσης (βοηθητική μονάδα ισχύος), και υπάγονται επί του παρόντος στον κωδικό ΣΟ ex 8703 80 10 (κωδικός TARIC 8703 80 10 10), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

2. Οι συντελεστές του προσωρινού αντισταθμιστικού δασμού που εφαρμόζεται επί της καθαρής, «ελεύθερης στα σύνορα της Ένωσης» τιμής, πριν από την καταβολή δασμού, του προϊόντος που περιγράφεται στην παράγραφο 1 και παράγεται από τις εταιρείες που αναφέρονται κατωτέρω, καθορίζονται ως εξής:

Εταιρεία	Προσωρινός αντισταθμιστικός δασμός	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Όμιλος BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

Εταιρεία	Προσωρινός αντισταθμιστικός δασμός	Πρόσθετος κωδικός TARIC
— Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited		
Όμιλος Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %	89BM
Όμιλος SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες (παράρτημα)	20,8 %	
Όλες οι άλλες εταιρείες	37,6 %	8999

3. Η εφαρμογή των ατομικών δασμολογικών συντελεστών που καθορίζονται για τις εταιρείες της παραγράφου 2 εξαρτάται από την προσκόμιση έγκυρου εμπορικού τιμολογίου στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, στο οποίο αναγράφεται δήλωση που φέρει ημερομηνία και υπογραφή υπαλλήλου της οντότητας που εκδίδει το τιμολόγιο, με αναφορά του ονόματος και της θέσης του/της, με την ακόλουθη διατύπωση: «*Ο/Η υπογράφων/-ουσα πιστοποιώ ότι ο [όγκος] των νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή που πωλήθηκαν για εξαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τον οποίο καλύπτει το παρόν τιμολόγιο, κατασκευάστηκε από [επωνυμία και διεύθυνση της εταιρείας] [πρόσθετος κωδικός TARIC] στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Δηλώνω ότι τα στοιχεία που αναγράφονται στο παρόν τιμολόγιο είναι πλήρη και ακριβή.*». Αν δεν προσκομιστεί τέτοιο τιμολόγιο, εφαρμόζεται ο δασμός που ισχύει για όλες τις άλλες εταιρείες.

4. Η θέση του προϊόντος της παραγράφου 1 σε ελεύθερη κυκλοφορία στην Ένωση εξαρτάται από την καταβολή εγγύησης ίσης με το ποσό που αντιστοιχεί στον προσωρινό δασμό.

5. Αν δεν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

Άρθρο 2

1. Τα ενδιαφερόμενα μέρη υποβάλλουν τις γραπτές παρατηρήσεις τους σχετικά με τον παρόντα κανονισμό στην Επιτροπή εντός 15 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν ακρόαση από την Επιτροπή τη ζητούν εντός 5 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν να ζητήσουν ακρόαση από τον σύμβουλο ακροάσεων στις διαδικασίες εμπορικών προσφυγών καλούνται να το πράξουν εντός 5 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ο σύμβουλος ακροάσεων εξετάζει τα αιτήματα που υποβάλλονται εκτός της εν λόγω προθεσμίας και μπορεί να αποφασίσει αν θα τα αποδεχθεί ή όχι, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 3

1. Οι τελωνειακές αρχές καλούνται να διακόψουν την καταγραφή των εισαγωγών η οποία επιβλήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2024/785 της Επιτροπής.

2. Στοιχεία τα οποία συλλέχθηκαν και αφορούν προϊόντα που εισήλθαν στην Ένωση για κατανάλωση έως 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού διατηρούνται μέχρι την έναρξη ισχύος πιθανών οριστικών μέτρων ή την περάτωση της παρούσας διαδικασίας.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Το άρθρο 1 εφαρμόζεται για περίοδο τεσσάρων μηνών.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συνεργαζόμενοι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμμετείχαν στο δείγμα:

Συνεργαζόμενος παραγωγός-εξαγωγέας	Συνδεδεμένοι παραγωγοί	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, υποκατάστημα Taizhou	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Συνεργαζόμενος παραγωγός-εξαγωγέας	Συνδεδεμένοι παραγωγοί	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.,	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd., υποκατάστημα Guangzhou	