Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/1866

4.7.2024

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2024/1866 VAN DE COMMISSIE

van 3 juli 2024

tot instelling van een voorlopig compenserend recht op nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie ([1]), en met name artikel 12,

Na raadpleging van de lidstaten,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

1.1. Inleiding

(1) Op 4 oktober 2023 heeft de Europese Commissie ("de Commissie") op grond van artikel 10, lid 8, van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie ("de basisverordening") op eigen initiatief een antisubsidieonderzoek geopend naar de invoer in de Unie van nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China ("het betrokken land" of "de VRC"). Zij heeft daartoe een bericht van inleiding gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie ([2]) ("het bericht van inleiding").

(2) De Commissie heeft het onderzoek geopend op grond van het feit dat de invoer van batterijvoertuigen van oorsprong uit de VRC wordt gesubsidieerd en daardoor schade ([3]) aan de bedrijfstak van de Unie wordt berokkend.

(3) Na een grondige analyse van de recente marktontwikkelingen en gezien de gevoeligheid van de sector elektrische voertuigen en het strategische belang daarvan voor de economie van de Unie wat innovatie, toegevoegde waarde en werkgelegenheid betreft, heeft de Commissie uit verschillende onafhankelijke bronnen marktinformatie verzameld. Die informatie leek te wijzen op het bestaan van subsidiëring door de VRC die de situatie van de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen negatief beïnvloedt.

(4) Onmiddellijk beschikbare informatie leverde voldoende bewijs op dat de invoer van de batterijvoertuigen van oorsprong uit de VRC profiteert van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies van de overheid van de Volksrepubliek China ("de Chinese overheid"). Door die subsidies kon het marktaandeel van de invoer met subsidiëring in de Unie snel toenemen ten nadele van de bedrijfstak van de Unie.

(5) Uit het beschikbare bewijsmateriaal bleek dat het waarschijnlijk is dat de laaggeprijsde invoer met subsidiëring aanzienlijk zal toenemen, hetgeen voor een reeds kwetsbare bedrijfstak van de Unie een onmiddellijke dreiging van schade zou vormen. Een dergelijke toename van de laaggeprijsde invoer, die een aanzienlijk marktaandeel verwerft op een snel groeiende markt waarop, nu de markt van de Unie overgaat op volledige elektrificatie, een hoog en duurzaam investeringsniveau nodig is, zou de bedrijfstak van de Unie zware verliezen doen lijden die snel onhoudbaar kunnen blijken te zijn.

([1]) PB L 176 van 30.6.2016, blz. 55.

([2]) Bericht van inleiding van een antisubsidieprocedure betreffende de invoer van nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB C, C/2023/160, 4.10.2023).

([3]) Overeenkomstig artikel 2, punt d), van de basisverordening wordt onder de algemene term "schade" zowel aanmerkelijke schade als dreiging van aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Unie of aanmerkelijke vertraging bij de vestiging van een dergelijke bedrijfstak verstaan.

(6) Aangezien de Commissie beschikte over voldoende bewijsmateriaal dat wees op het bestaan van subsidiëring, de dreiging van schade en een oorzakelijk verband zoals dat voor de opening van een antisubsidieonderzoek vereist is, heeft zij in deze bijzondere omstandigheden overeenkomstig artikel 10, lid 8, van de basisverordening besloten tot een dergelijke opening over te gaan zonder dat zij een schriftelijke klacht van of namens de bedrijfstak van de Unie heeft ontvangen.

(7) Voorafgaand aan de opening van het antisubsidieonderzoek heeft de Commissie overeenkomstig artikel 10, lid 7, van de basisverordening de Chinese overheid ervan in kennis gesteld dat zij had besloten ambtshalve een procedure betreffende de invoer van nieuwe batterijvoertuigen van oorsprong uit de VRC in te leiden en heeft zij haar uitgenodigd voor overleg. De Chinese overheid heeft de uitnodiging aangenomen en het overleg heeft op 2 oktober 2023 plaatsgevonden. Tijdens het overleg werd nota genomen van de opmerkingen van de Chinese overheid. Er kon echter geen overeenstemming worden bereikt.

1.2. **Registratie**

(8) De Commissie heeft bij Uitvoeringsverordening (EU) 2024/785 van de Commissie van 5 maart 2024 ("de registratieverordening") [4] op eigen initiatief de invoer van nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de VRC, vanaf 7 maart 2024 aan registratie onderworpen.

1.3. **Onderzoektijdvak en beoordelingsperiode**

(9) Het onderzoek naar de subsidiëring en de schade had betrekking op de periode van 1 oktober 2022 tot en met 30 september 2023 ("het onderzoektijdvak"). Het onderzoek naar ontwikkelingen die relevant zijn voor de schadebeoordeling had betrekking op de periode van 1 januari 2020 tot aan het einde van het onderzoektijdvak ("de beoordelingsperiode").

1.4. **Belanghebbenden**

(10) In het bericht van inleiding is de belanghebbenden verzocht contact met de Commissie op te nemen om aan het onderzoek mee te werken. Daarnaast heeft de Commissie specifiek de haar bekende producenten in de Unie, de haar bekende producenten-exporteurs alsmede de Chinese overheid en de haar bekende importeurs, leveranciers, gebruikers en verenigingen op de hoogte gesteld van de opening van het onderzoek en hen uitgenodigd daaraan mee te werken.

(11) Overeenkomstig artikel 11, lid 11, van de basisverordening is de producenten van het soortgelijke product in de Unie verzocht met de Commissie mee te werken.

(12) Een aantal producenten in de Unie verzochten de Commissie hun identiteit geheim te houden ("anonimiteit" of "anonieme behandeling") vanwege een risico op ernstige nadelige gevolgen in de vorm van vergeldingsmaatregelen. De Commissie heeft de gegrondheid van elk verzoek om anonimiteit afzonderlijk onderzocht. De Commissie stelde vast dat de ondernemingen geldige redenen aanvoerden in de zin van artikel 29, lid 1, van de basisverordening en dat er voor elk geval aanwijzingen waren voor een aanzienlijke kans op vergelding. Zij is er daarom mee akkoord gegaan de identiteit van die ondernemingen geheim te houden.

(13) Andere producenten in de Unie die zich kenbaar hebben gemaakt, hebben niet om anonimiteit verzocht. De Commissie was van oordeel dat het risico bestond dat de producenten in de Unie, die om anonieme behandeling van hun identiteit verzochten en er geldige redenen voor aanvoerden, door deductie konden worden geïdentificeerd. Om ervoor te zorgen dat de identiteit van de producenten in de Unie die om anonimiteit verzochten, effectief als vertrouwelijk wordt behandeld, werd de anonimiteit naar alle producenten in de Unie uitgebreid.

(14) Bovendien verzocht een aantal andere belanghebbenden dan de producenten in de Unie (zoals leveranciers en importeurs) om anonimiteit waarbij zij een risico op ernstige nadelige gevolgen in de vorm van vergeldingsmaatregelen aanvoerden. De Commissie heeft de ontvangen verzoeken zorgvuldig onderzocht en was van oordeel dat alle belanghebbenden geldige redenen aanvoerden in de zin van artikel 29, lid 1, van de basisverordening. Daarom werd ook anonieme behandeling aan de belanghebbenden in kwestie toegekend.

[4] Uitvoeringsverordening (EU) 2024/785 van de Commissie van 5 maart 2024 tot onderwerping van de invoer van nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, aan registratie (PB L, 2024/785, 6.3.2024).

(15) De Chinese overheid verzocht de Commissie om verduidelijking van de feitelijke grondslag en bewijsgrond van het door de producenten in de Unie gestelde risico op vergelding op grond waarvan bepaalde producenten in de Unie vertrouwelijkheid is toegekend. De Chinese overheid verzocht de Commissie ook de door de producenten in de Unie ingediende opmerkingen met het verzoek om vertrouwelijke behandeling van hun namen beschikbaar te stellen. De Chinese overheid voerde ook aan niet de gelegenheid te hebben gehad opmerkingen te maken over de toekenning van anonimiteit aan de producenten in de Unie en over de veronderstelde geldige redenen in de vertrouwelijkheidsverzoeken van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie, hoewel met het vermeende risico op vergelding op de Chinese overheid werd gedoeld. Voorts stelde de Chinese overheid dat de toekenning van anonimiteit aan producenten in de Unie die er niet om verzochten, strijdig was met de WTO-regels alsook in strijd met artikel 29, lid 1, van de basisverordening, aangezien de toekenning van anonimiteit ervan afhangt of die producenten geldige redenen aanvoeren. De China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic products (Chinese Kamer van Koophandel voor de in- en uitvoer van machines en elektronische producten, "de CCCME") stelde dat de aan de producenten in de Unie toegekende anonimiteit strijdig was met artikel 29, lid 1, van de basisverordening, aangezien de Commissie geen geldige redenen hiervoor aanvoerde.

(16) De Commissie was van oordeel in dit opzicht al voldoende informatie te hebben verstrekt in de mededeling in het dossier van 25 oktober 2023 ([5]) waarvan de inhoud uitgebreid in deze overweging wordt weergegeven. Daarin werd uiteengezet dat producenten in de Unie een risico op ernstige nadelige gevolgen in de vorm van vergeldingsmaatregelen aanvoerden. De Commissie was van oordeel dat de bekendmaking van nadere details over de feitelijke grondslag en bewijsgrond van het argument van elke producent in de Unie door deductie tot de onthulling van de identiteit van de medewerkende producenten in de Unie zou kunnen leiden vanwege het kleine aantal groepen dat batterijvoertuigen op de markt van de Unie produceert en de aanzienlijke hoeveelheid openbaar en tegen betaling beschikbare informatie over deze groepen. Om die reden kon de Commissie de ingediende verzoeken om anonimiteit in geen enkele vorm beschikbaar stellen. Bovendien moest de Commissie, zoals uiteengezet in overweging 13, ook anonimiteit toekennen aan producenten in de Unie die daar niet om verzochten, ter bescherming van de identiteit van de producenten in de Unie die daarom hadden verzocht en geldige redenen voor de vertrouwelijke behandeling van hun identiteit hadden aangevoerd, omdat deze anders door deductie konden worden geïdentificeerd. Het verzoek en de argumenten werden derhalve afgewezen.

(17) De Chinese overheid voerde aan dat het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek geen informatie of bewijs bevatte waaruit bleek dat de producenten van batterijvoertuigen in de Unie zich binnen de termijn van zeven dagen als belanghebbende hadden geregistreerd. Bovendien stelde de CCCME dat het niet beschikbaar stellen van de informatie over de registratie en het niet verschaffen van duidelijkheid wat betreft de medewerking van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie in schril contrast staat met de behandeling van de registratieformulieren en correspondentie alsook de opmerkingen van de Chinese producenten-exporteurs die onverwijld in het niet-vertrouwelijke dossier beschikbaar werden gesteld. De CCCME voerde ook aan dat dit afbreuk doet aan zijn recht van verweer om in het onderzoek zinvolle opmerkingen over de steun van de bedrijfstak van de Unie te maken.

(18) De Commissie merkte op dat er volgens het bericht van inleiding ([6]) geen sprake was van een termijn van zeven dagen voor producenten in de Unie of andere categorieën van partijen om als belanghebbenden te worden geregistreerd. De termijn van zeven dagen waarnaar de Chinese overheid volgens de Commissie naar verwees, was bedoeld voor de indiening van een steekproefformulier door de producenten in de Unie. In dit opzicht herinnerde de Commissie eraan dat volgens punt 5.6 van het bericht van inleiding producenten in de Unie die steekproefinformatie verstrekten als belanghebbenden werden beschouwd zodra zij zulke informatie verstrekten. Dit was het geval in dit onderzoek.

(19) Bovendien had, in tegenstelling tot de aan de producenten in de Unie toegekende anonimiteit, geen enkele Chinese producent-exporteur om anonimiteit verzocht. Daarom was de informatie in het niet-vertrouwelijke dossier betreffende de registratie en de medewerking van producenten in de Unie niet vergelijkbaar met de respectieve informatie die voor de Chinese producenten-exporteurs beschikbaar was. Aangezien niet-vertrouwelijke opmerkingen van partijen aan wie anonimiteit werd toegekend eerst grondig moeten worden gecontroleerd om te waarborgen dat anonimiteit werd gehandhaafd, was met name de beschikbaarheid van deze opmerkingen in het niet-vertrouwelijke dossier licht vertraagd. Niettemin hadden belanghebbenden genoeg tijd om opmerkingen te maken over de respectieve documenten nadat zij aan het niet-vertrouwelijke dossier waren toegevoegd en derhalve werd geen recht van verweer geschonden. Wat de steun van de bedrijfstak van de Unie betreft, is, zoals toegelicht in overweging 45, in een onderzoek ambtshalve het concept "steun van de bedrijfstak van de Unie" niet relevant.

([5]) t23.005006.

([6]) Zie de verwijzing in voetnoot 2.

(20) De belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de opening van het onderzoek en een hoorzitting met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures aan te vragen. Hoorzittingen met de diensten van de Commissie vonden plaats met de Chinese overheid, de CCCME, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. ("Tesla"), Smart Europe GmbH ("Smart"), onderneming 24, onderneming 22 en Green World Mobility B.V. ("Green World Mobility") ([7]).

(21) De CCCME voerde aan dat de Commissie het recht van verweer van de CCCME geschonden door hem met onnodige vertraging de status van belanghebbende te verlenen en hoge administratieve lasten op te leggen vanwege een overdreven uitvoerig onderzoek van volmachten door de Commissie.

(22) In deze zaak kreeg de CCCME op 10 oktober 2023 de status van belanghebbende. De CCCME werd verzocht aan te tonen dat hij ondernemingen vertegenwoordigt die een objectieve band tussen hun activiteiten en het onderzochte product hebben. Daarom heeft de Commissie de door de producenten-exporteurs aan de CCCME verstrekte volmachtdocumenten zorgvuldig onderzocht. De Commissie stelde vast dat dit onderzoek het recht van verweer van de CCCME niet schond, aangezien de CCCME tijdens de voorlopige fase van het onderzoek voldoende gelegenheid had om opmerkingen in te dienen. Een verlenging van de termijn om opmerkingen over de opening van het onderzoek in te dienen werd immers verleend om ervoor te zorgen dat de CCCME over evenveel tijd voor de indiening van opmerkingen beschikte als andere belanghebbenden. Het argument werd derhalve afgewezen.

1.5. **Samenstelling van een steekproef**

(23) In het bericht van inleiding heeft de Commissie verklaard dat zij mogelijk een steekproef van de belanghebbenden zou samenstellen overeenkomstig artikel 27 van de basisverordening.

1.5.1. *Steekproef van producenten in de Unie*

(24) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, heeft de Commissie alle producenten in de Unie verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken.

(25) Verscheidene producenten in de Unie verstrekten de gevraagde informatie en stemden ermee in om in de steekproef te worden opgenomen.

(26) Overeenkomstig artikel 27 van de basisverordening was de samenstelling van de steekproef gebaseerd op de grootste representatieve verkoop- en productiehoeveelheden in de Unie van het soortgelijke product tijdens het onderzoektijdvak. De Commissie nam ook de geografische spreiding van producenten in de Unie in overweging en zorgde voor de opneming van een breed scala aan modellen batterijvoertuigen. De voorlopige steekproef bestond uit vier producenten in de Unie. De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vertegenwoordigden 38 % van de totale verkoophoeveelheden en 34 % van de totale productiehoeveelheden van de bedrijfstak van de Unie in het onderzoektijdvak. De Commissie nodigde de belanghebbenden uit om opmerkingen over de voorlopige steekproef in te dienen.

(27) De Commissie ontving opmerkingen over de voorlopige steekproef en medewerking van producenten in de Unie van onderneming 21, de Chinese overheid en de CCCME.

(28) De Chinese overheid voerde aan dat de koptekst van de steekproefformulieren geen "datum laatst opgeslagen" bevatte in tegenstelling tot de steekproefformulieren van de Chinese producenten-exporteurs. Bovendien stelden de Chinese overheid, de CCCME en onderneming 21 dat zij – aangezien de identiteit van de producenten in de Unie niet werd onthuld en er weinig details over de door de Commissie gebruikte steekproefcriteria werden gegeven – geen opmerkingen konden maken over de steekproef van de producenten in de Unie en de door de Commissie verstrekte informatie niet konden controleren. Daarom verzocht de Chinese overheid de Commissie om: i) te verduidelijken hoeveel producenten in de Unie hun belangstelling voor het onderzoek tijdig hadden laten registreren en hun medewerking verleenden; ii) aan te duiden hoeveel medewerkende producenten van batterijvoertuigen in de Unie niet waren aangesloten bij de Europese Federatie van Autoproducenten ("ACEA"); iii) te verduidelijken of de ondernemingen 2, 4, 6, 10, 23 en 25 steekproefformulieren hadden ingediend en

([7]) Met de Chinese overheid op 10 oktober 2023, 31 oktober 2023 en 23 november 2023, met de CCCME op 11 april 2024, met Tesla op 30 oktober 2023 en 12 april 2024, met Smart op 8 november 2023, met onderneming 24 op 22 november 2023, met onderneming 22 op 5 december 2023 en 11 april 2024 en met Green World Mobility op 15 april 2024.

waarom hun steekproefformulieren niet beschikbaar waren in het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek – hierom werd ook verzocht door de CCCME die tevens de ondernemingen 30 en 31 in dit opzicht toevoegde; iv) te verduidelijken of in de steekproef opgenomen ondernemingen tot dezelfde groep behoorden; v) aan te duiden of de Commissie het beginsel van één enkele economische eenheid op de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie toepaste en of alle verbonden partijen van de in de steekproef opgenomen producenten de relevante informatie moesten verstrekken; vi) te verduidelijken wat werd geïmpliceerd door de opneming van modellen in het kader van de samenstelling van de steekproef en hoe de modellen verband houden met de veronderstelde "segmenten", aangezien voor de Chinese producenten-exporteurs niet-gedefinieerde "segmenten" als steekproef-criterium werden gebruikt; vii) aan te duiden of de producenten in de Unie met de grootste productie- en verkoophoeveelheden in het onderzoektijdvak al dan niet in de steekproef waren opgenomen en zo niet, toe te lichten op grond waarvan en om welke redenen de Commissie besloot die ondernemingen niet in de steekproef op te nemen; viii) duidelijkheid te geven over het gewicht en de relevantie van elk criterium in de samenstelling van de steekproef van producenten in de Unie.

(29) De CCCME verzocht tijdens het onderzoek ook om sommige van deze gegevens. Onderneming 21 voerde aan dat nog een producent in de Unie in de steekproef moest worden opgenomen zodat de Commissie een objectief schadeonderzoek op basis van positief bewijsmateriaal kon uitvoeren, waarbij rekening werd gehouden met de algemene relevantie van de door de Commissie voor de samenstelling van de steekproef opgestelde criteria.

(30) De Commissie merkte op dat de "datum laatst opgeslagen" die op documenten in het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek stond vermeld, automatisch door de TRON.tdi-applicatie werd gegenereerd die de Commissie en belanghebbenden voor onderzoeken in verband met handelsbescherming gebruikten. Niettemin dienden de medewerkende producenten in de Unie, vanwege de aan hen toegekende anonimiteit, de steekproefformulieren via e-mail in en niet via het TRON.tdi-platform, zoals de Chinese producenten-exporteurs deden. Bovendien werden in het niet-vertrouwelijke dossier alle antwoorden op de steekproef van de bedrijfstak van de Unie na een uitvoerige controle met het oog op de vertrouwelijkheid van de medewerkende producenten in de Unie in een gezipte map samengevoegd. De TRON.tdi-applicatie kan geen "datum laatst opgeslagen" aan een gezipte map toevoegen. Derhalve is een dergelijke "datum laatst opgeslagen" niet zichtbaar op het steekproefformulier van de producenten in de Unie.

(31) De Commissie merkte op dat alle door de producenten in de Unie ingediende steekproefformulieren op 30 oktober 2023 in het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek beschikbaar waren gesteld ([8]). Zoals vermeld in het niet-vertrouwelijke dossier werden de steekproefformulieren tussen 11 en 13 oktober door de producenten in de Unie ingediend (na een korte verlenging van de termijn met twee dagen die vanwege de complexiteit van het steekproefformulier aan sommige producenten in de Unie werd toegekend). De Commissie voegde deze echter aan het niet-vertrouwelijke dossier toe na te hebben nagegaan dat in de niet-vertrouwelijke versies van de antwoorden op de steekproef de identiteit van de producenten in de Unie aan wie anonimiteit was toegekend, niet onbedoeld werd bekendgemaakt, zoals toegelicht in de overwegingen 12 tot en met 14. Bovendien kon de Commissie, aangezien anonimiteit aan de producenten in de Unie was toegekend, niet onthullen of de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie tot dezelfde groep behoorden en of zij lid waren van ACEA, aangezien de respectieve entiteiten hierdoor geïdentificeerd konden worden en de anonimiteit dus in het gedrang zou kunnen komen.

(32) Voorts kon de Commissie om dezelfde redenen niet bekendmaken of de producenten in de Unie met de grootste productie- en verkoophoeveelheden in de steekproef waren opgenomen. Niettemin herinnerde de Commissie eraan dat artikel 27 van de basisverordening geen verplichting bevat om alleen de grootste producenten qua productie- en verkoophoeveelheden te selecteren, noch een rangorde in de daarin vermelde criteria. Deze bepaling is bedoeld om ervoor te zorgen dat de Commissie de meest representatieve steekproef samenstelt die redelijkerwijs binnen de beschikbare tijd aan de hand van zulke criteria kan worden onderzocht. De samenstelling van de steekproef in dit onderzoek voldeed volledig aan deze motivering terwijl rekening werd gehouden met de specifieke kenmerken van deze zaak.

(33) De Commissie waarborgde ook de representativiteit van de steekproef door de opneming van een breed scala aan modellen batterijvoertuigen die aan de kant van de Unie en van de uitvoer konden worden vergeleken. Wat betreft de vraag of de Commissie het beginsel van één enkele economische eenheid op de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie toepaste en of alle verbonden partijen van de in de steekproef opgenomen producenten de relevante informatie moesten verstrekken, merkte de Commissie op dat het beginsel van één enkele economische eenheid van toepassing is op exporteurs voor de berekening van de uitvoerprijs voor uitvoer via handelaren/importeurs in derde landen en dat het daarom niet duidelijk was waar de Chinese overheid in dit opzicht om verzocht. Bovendien diende het steekproefformulier, zoals werd vermeld in het steekproefformulier voor de producenten in de Unie, op het niveau van rechtspersonen met productieactiviteiten te worden ingediend en niet op groepsniveau. Daarom werd elke rechtspersoon met productieactiviteiten in de Unie verzocht een steekproefformulier in te dienen.

([8]) Referentie t23.005111.

(34) Na alle opmerkingen zorgvuldig te hebben onderzocht, was de Commissie van oordeel dat de steekproef in overeenstemming was met het Unie- en WTO-recht. De steekproef vertegenwoordigde op passende wijze de producenten van het soortgelijke product in de Unie. Allereerst herinnerde Commissie eraan dat de relevante bepalingen inzake steekproeven in artikel 27 van de basisverordening zijn vastgelegd. De relevante bepalingen voorzien in een ruime beoordelingsmarge bij de keuze van de steekproef volgens de daarin vermelde relevante criteria. Met name wordt in artikel 27, lid 2, van de basisverordening duidelijk vermeld dat "[d]e definitieve selectie van partijen [...] door de Commissie [geschiedt]." Voorts herinnerde de Commissie eraan dat de WTO-overeenkomst inzake subsidies en compenserende maatregelen (WTO Agreement on Subsidies and Countervailing Measures – "SCM-overeenkomst") geen bepalingen over steekproeven bevat, hetgeen de ruime beoordelingsmarge van de Commissie ter zake eens te meer bevestigt. Zoals toegelicht in overweging 26, vertegenwoordigde de voorgestelde steekproef op basis van de in de antwoorden op de steekproef verstrekte informatie, 38 % van de verkoop en 34 % van de productie in de Unie in het onderzoektijdvak. De Commissie achtte deze percentages representatief op grond van artikel 27 van de basisverordening. De steekproefmethode werd uitvoerig toegelicht in de mededeling over de voorlopige steekproef van 30 oktober 2023.

(35) Om de grootst mogelijke representativiteit van producenten van batterijvoertuigen in de Unie te waarborgen, hield de Commissie naast hoeveelheden ook rekening met de geografische spreiding van producenten in de Unie en zorgde zij voor de opneming van een breed scala aan modellen batterijvoertuigen. Net als in andere antisubsidieonderzoeken werd rekening gehouden met de geografische spreiding om de representativiteit van de steekproef overeenkomstig artikel 27 van de basisverordening te bevestigen.

(36) Bovendien nam de Commissie een breed scala aan modellen batterijvoertuigen in aanmerking om te zorgen voor een grote mate van representativiteit wanneer zij – overeenkomstig haar beoordelingsmarge bij het samenstellen van de definitieve steekproef – met de bijbehorende door de Chinese producenten-exporteurs uitgevoerde modellen worden vergeleken.

(37) Daarom was de Commissie van oordeel dat de steekproef representatief was (ook in geografisch opzicht), terwijl een ruimere steekproef niet redelijkerwijs binnen de beschikbare tijd kon worden onderzocht. Het argument werd derhalve afgewezen.

(38) De CCCME voerde aan dat de niet-vertrouwelijke antwoorden op de steekproefformulieren van de producenten in de Unie niet in overeenstemming waren met artikel 29, lid 2, van de basisverordening, aangezien de producenten in de Unie niet alle vragen van het steekproefformulier hadden beantwoord. De CCCME stelde met name dat onderneming 11 slechts vijf van de 22 vragen in het steekproefformulier had beantwoord. Voorts voerde de CCCME aan dat onderneming 11, onderneming 12 en onderneming 15 geen informatie over de werkgelegenheid hadden verstrekt. Bovendien hadden onderneming 7, onderneming 8, onderneming 9 en onderneming 13 volgens hem alleen geïndexeerde cijfers met betrekking tot de werkgelegenheid in het onderzoektijdvak verstrekt, maar geen gegevens over de werkgelegenheid in de voorgaande jaren, terwijl in het steekproefformulier naar de productie tijdens die jaren werd gevraagd. De CCCME stelde ook dat geen van de producenten in de Unie het bestaan van "uitzonderlijke omstandigheden" om welke reden dan ook hadden gerechtvaardigd en de volledige informatie hadden bewerkt.

(39) De Commissie was het niet met deze argumenten eens. Het steekproefformulier bevatte tien hoofdvragen. Bovendien bevatten de vragen 5 en 6 elk één extra deelvraag die gezien de aan de producenten in de Unie toegekende anonimiteit vertrouwelijk van aard waren, aangezien werd gevraagd naar de namen van de verbonden ondernemingen die betrokken waren bij de productie en verkoop van het soortgelijke product dat in de Unie werd geproduceerd en naar de namen van onderaannemers. Het is ook duidelijk dat als een onderneming geen verbonden ondernemingen had die betrokken waren bij de productie en verkoop van het soortgelijke product dat in de Unie werd geproduceerd of niet over onderaannemers beschikte, zij de respectieve deelvraag niet hoefde te beantwoorden. Dit was het geval voor onderneming 11, die bij vraag 6 had geantwoord niet over onderaannemers te beschikken. Daarom was het in dit geval niet duidelijk waarom de CCCME van mening was dat onderneming 6 geen antwoord had gegeven op deelvraag 6.1. Ook de vragen 8 en 9 bevatten respectievelijk vijf en vier extra deelvragen. Zoals toegelicht in de mededeling in het dossier van 25 oktober 2023 ([9]), konden de vragen 8 en 9 die met "ja" of "nee" moesten worden beantwoord, de identiteit van de respectieve producent in de Unie onthullen aan de hand van marktkennis over de structuur van de bedrijfstak van de Unie. Daarom concludeerde de Commissie dat antwoorden op deze vragen (samen met de genoemde deelvragen) niet in de niet-vertrouwelijke versie van het steekproefformulier konden worden samengevat zonder het gevaar vertrouwelijke informatie in de zin van artikel 29, lid 2, van de basisverordening te onthullen en aldus de aan de producenten in de Unie toegekende anonimiteit in het gedrang te brengen. Daarom hoefden de producenten in de Unie geen niet-vertrouwelijk antwoord op deze vragen te geven. Onderneming 11 heeft de vragen 1, 2, 4, 5, 6 en 7 beantwoord. Het antwoord op vraag 3 – waarbij de producenten in de Unie werd verzocht de modellen batterijvoertuigen die in de Unie werden geproduceerd en verkocht, te vermelden – was gezien de toegekende anonimiteit vertrouwelijk van aard, aangezien de respectieve entiteiten hierdoor geïdentificeerd konden worden en de anonimiteit dus in het gedrang zou kunnen komen.

([9]) Mededeling in het dossier van 25 oktober 2023 (t23.005006).

(40) Wat het aantal werknemers betreft, merkte de Commissie op dat onderneming 11 batterijvoertuigen alleen in het onderzoektijdvak en in kleine hoeveelheden produceerde. Bovendien is het aantal werknemers geen criterium voor de samenstelling van de steekproef. Zoals uiteengezet in overweging 26, waren de productie- en verkoophoeveelheden, de geografische spreiding en de modellen batterijvoertuigen de criteria die voor de steekproef van producenten in de Unie werden gebruikt. Het feit dat één producent in de Unie het aantal werknemers in het onderzoektijdvak niet had vermeld of dat sommige producenten in de Unie alleen het aantal werknemers in het onderzoektijdvak hadden vermeld, maakte daarom hun antwoord in het steekproefformulier niet ongeldig. Het argument werd derhalve afgewezen.

(41) Wat betreft het argument dat de producenten in de Unie het bestaan van "uitzonderlijke omstandigheden" om welke reden dan ook niet hadden gerechtvaardigd en de volledige informatie hadden bewerkt, merkte de Commissie op dat het niet duidelijk was naar welke informatie de CCCME verwees. Ingeval de CCCME naar de contactgegevens van de ondernemingen verwees, hoefden de producenten in de Unie geen "uitzonderlijke omstandigheden" voor het antwoord in het steekproefformulier in te roepen, aangezien hen anonimiteit was toegekend zoals toegelicht in de overwegingen 12 en 13. Bovendien konden de producenten in de Unie hun contactgegevens niet vermelden, aangezien de respectieve entiteiten hierdoor geïdentificeerd konden worden en de anonimiteit dus in het gedrang zou komen. Het argument werd derhalve afgewezen.

(42) De Chinese overheid en de CCCME voerden aan dat volgens een persbericht van MLex de Duitse producenten van batterijvoertuigen zoals Volkswagen, BMW en Mercedes-Benz niet in de steekproef waren opgenomen. Zij stelden dat dit de tweede keer was sinds de opening van het onderzoek dat MLex informatie over de steekproef van producenten in de Unie bezat die niet beschikbaar was voor de CCCME en de Chinese producenten-exporteurs die aan het onderzoek meewerkten. De Chinese overheid en de CCCME stelden dat MLex op 13 oktober 2023 op de hoogte was van de verzoeken om anonimiteit van de producenten in de Unie, terwijl belanghebbenden hier ongeveer twee weken later kennis van kregen. De CCCME gaf daarom aan, als het persbericht over de steekproef van de producenten in de Unie juist was, samen met de geselecteerde groepen van producenten-exporteurs ernstig bezwaar te uiten, omdat de Commissie een steekproef zou moeten gebruiken die statistisch representatief was. De CCCME verwees in dit opzicht naar het arrest van het Hof van Justitie in de zaak Fliesen-Zentrum Deutschland ([10]). Voorts voerde de CCCME aan dat het uitsluiten van de grootste producenten in de Unie van de steekproef een aanzienlijke afwijking vormde van een vaste praktijk van de Commissie, waarbij voor een alomvattende en representatieve analyse de grootste producenten standaard in de steekproeven worden opgenomen.

(43) De Commissie kan niet ingaan op de inhoud van persberichten, aangezien alleen de in het dossier beschikbare informatie voor dit onderzoek van belang is. Bovendien was, zoals uiteengezet in de overwegingen 12 en 13, anonimiteit aan de producenten in de Unie toegekend en daarom kan de Commissie de namen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie niet bekendmaken. Daarnaast vertegenwoordigde, zoals toegelicht in overweging 26, de voorgestelde steekproef 38 % van de verkoop en 34 % van de productie in de Unie in het onderzoektijdvak en werden deze percentages representatief geacht op grond van artikel 27 van de basisverordening. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(44) De CCCME voerde aan dat de Commissie de mate van medewerking van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie moest bekendmaken, aangezien dit een feitelijke kwestie was die centraal stond in de door de Commissie te verrichten beoordeling van dreiging van aanmerkelijke schade. De CCCME stelde dat als de producenten van batterijvoertuigen in de Unie geen bescherming wensten, geen maatregelen ten aanzien van invoer van batterijvoertuigen uit de VRC hoefden te worden ingesteld.

(45) De Commissie merkte op dat de mate van medewerking aan een onderzoek alleen vereist is voor de beoordeling van de representativiteit. Aangezien dit onderzoek ambtshalve werd geopend, hoefde de Commissie de mate van medewerking niet bekend te maken. Er was sprake van genoeg medewerking van de producenten in de Unie in de fase van de steekproef om de Commissie in staat te stellen een representatieve steekproef van producenten in de Unie samen te stellen en het onderzoek voort te zetten. Zoals toegelicht in overweging 26, vertegenwoordigden de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie 38 % van de totale verkoophoeveelheden en 34 % van de totale productiehoeveelheden van de bedrijfstak van de Unie in het onderzoektijdvak, wat representatief werd geacht. Tot slot beoordeelde de Commissie in de afdeling "Belang van de Unie" verderop in dit document of het in het belang van de Unie was om compenserende maatregelen in te stellen ten aanzien van de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

([10]) Arrest van het Hof van Justitie of 10 september 2015, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, EU:C:2015:573, punt 86.

1.5.2. *Steekproef van importeurs*

(46) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, heeft de Commissie niet-verbonden importeurs verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken.

(47) Geen van de niet-verbonden importeurs heeft meegewerkt en bijgevolg was het niet nodig een steekproef samen te stellen.

1.5.3. *Steekproef van producenten-exporteurs in de VRC*

(48) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, heeft de Commissie alle producenten-exporteurs in de VRC verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken. Bovendien heeft de Commissie de vertegenwoordiging van de Volksrepubliek China bij de Europese Unie verzocht eventuele andere producenten-exporteurs die in deelname aan het onderzoek geïnteresseerd zouden kunnen zijn, te identificeren en/of contact met hen op te nemen.

(49) Eenentwintig producenten-exporteurs/groepen van producenten-exporteurs in het betrokken land hebben de verlangde informatie verstrekt en ermee ingestemd in de steekproef te worden opgenomen. De Commissie stelde een voorlopige steekproef van drie medewerkende groepen van producenten-exporteurs samen. De Commissie hield, naast de totale uitvoer naar de Unie, ook rekening met de verkoop van modellen batterijvoertuigen in verschillende "marktsegmenten" (opgevat als in de zin van verschillende "productsoorten") om de grootst mogelijke representativiteit van de bedrijfstak van het onderzochte product naar behoren te waarborgen. De Commissie hield ook rekening met het mogelijk in aanmerking komen van de groepen van producenten-exporteurs voor de in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal opgenomen subsidieregelingen op grond van de antwoorden in de steekproefformulieren. Gezien de aard en de gevolgen van de subsidiëring ter zake – die zou leiden tot een verhoging van de productie van batterijvoertuigen en dreiging van schade die de bedrijfstak van de Unie daardoor zou ondervinden – werd bij de samenstelling van de steekproef ook rekening gehouden met de beschikbaarheid van reservecapaciteit. De in de steekproef opgenomen groepen waren:

— de BYD Group, bestaande uit de volgende producenten-exporteurs:

  — BYD Auto Company Limited;

  — BYD Auto Industry Company Limited;

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited;

  — Changzhou BYD Auto Company Limited;

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited;

— de SAIC Group, bestaande uit de volgende producenten-exporteurs:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited;

  — SAIC Motor Corporation Limited;

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation;

— de Geely Group, bestaande uit de volgende producenten-exporteurs:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) De in de steekproef opgenomen groepen van producenten-exporteurs ("in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs") vertegenwoordigden 43 % van de geschatte totale hoeveelheden qua productie, 51 % qua binnenlandse verkoop en 39 % qua uitvoer van de VRC naar de Unie in het onderzoektijdvak.

(51) Overeenkomstig artikel 27, lid 2, van de basisverordening werden alle bekende producenten-exporteurs en de Chinese overheid geraadpleegd over de samenstelling van de steekproef.

(52) Opmerkingen over de voorgestelde steekproef werden ontvangen van de Chinese overheid, de CCCME en drie groepen van producenten-exporteurs – één in de steekproef opgenomen groep (BYD) en twee niet in de steekproef opgenomen groepen, namelijk Tesla en Great Wall Motor Company Limited ("GWM") – en één producent in de Unie (onderneming 24).

(53) Al deze partijen vroegen naar de redenen voor het afwijken van de vaste praktijk van de Commissie om alleen de grootste representatieve naar de Unie uitgevoerde hoeveelheden als beslissend criterium te gebruiken voor het opnemen van producenten-exporteurs in de steekproef. Bovendien stelden zij dat de Commissie – door gebruik te maken van andere elementen dan de grootste uitvoerhoeveelheden in het steekproefproces, zoals het in aanmerking komen van de producenten-exporteurs voor de subsidieregelingen en de verscheidenheid van modellen die in verschillende marktsegmenten werden verkocht – de steekproef niet heeft samengesteld overeenkomstig de eisen van artikel 27, lid 1, van de basisverordening en van artikel 6.10 van de Antidumpingovereenkomst van de WTO bij gebrek aan een bepaling over steekproeven in de SCM-overeenkomst. Tesla vroeg in de steekproef te worden opgenomen gezien de praktijk van de Commissie om zich op de "grootste representatieve naar de Unie uitgevoerde hoeveelheden" te baseren.

(54) In dit opzicht merkte de Commissie op dat artikel 27 van de basisverordening geen verplichting bevat om alleen de grootste producenten qua hoeveelheden te selecteren, noch een rangorde in de criteria voor steekproeven. Om de doeltreffendheid van het onderzoek te waarborgen, beschikt de Commissie over een beoordelingsmarge ([11]) om een steekproef op basis van criteria samen te stellen, om ervoor te zorgen dat deze representatief is voor wat het in aanmerking komen voor de in het bericht van inleiding gestelde subsidies betreft. Met name wordt in artikel 27, lid 2, van de basisverordening vermeld dat "[d]e definitieve selectie van partijen [...] door de Commissie [geschiedt]." Bijgevolg heeft de Commissie rekening gehouden met andere, in eerdere antisubsidieonderzoeken ([12]) opgenomen elementen om de representativiteit van de steekproef van de bedrijfstak van batterijvoertuigen in de VRC te waarborgen.

([11]) Zaak T-444/11, Gold East Paper en Gold Huasheng Paper/Raad, 11/9/2014 (T-444/11) (punt 275): het Hof herinnerde aan de beoordelingsmarge van de instellingen van de Unie, zoals die in de rechtspraak is erkend, waarvoor de rechterlijke toetsing van beoordeling moet worden beperkt tot een kennelijke beoordelingsfout.

([12]) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1519 van de Commissie van 14 september 2015 tot instelling van definitieve compenserende rechten op biodiesel van oorsprong uit de Verenigde Staten van Amerika (PB L 239 van 15.9.2015, blz. 99 (overweging 20): "De Commissie stelde een steekproef samen van de drie producenten-exporteurs met de grootste binnenlandse verkoop en uitvoer");
Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2287 van de Commissie van 17 december 2021 tot instelling van definitieve compenserende rechten op aluminium converter foil van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2170 tot instelling van definitieve antidumpingrechten op aluminium converter foil van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 458 van 22.12.2021, blz. 344);
Uitvoeringsverordening (EU) 2022/72 van de Commissie van 18 januari 2022 tot instelling van definitieve compenserende rechten op optischevezelkabels van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 012 van 19.1.2022, blz. 34 (overweging 49): "De Commissie heeft tevens rekening gehouden met de geografische spreiding van de [...] ondernemingen [...]");
Uitvoeringsverordening (EU) 2017/969 van de Commissie van 8 juni 2017 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 146 van 9.6.2017, blz. 17 (overweging 28): "[...] de Commissie [was] van mening dat de vier in de steekproef opgenomen groepen van producenten-exporteurs niet alleen representatief waren wat het volume, maar ook wat het in aanmerking komen voor de in de klacht gestelde subsidies en de overeenkomstig het bericht van inleiding onderzochte subsidiepraktijken betreft");
Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1690 van de Commissie van 9 november 2018 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 283 van 12.11.2018, blz. 1 (overweging 41): "[...] de steekproef tot doel heeft een beeld te geven van de mate waarin de gehele bandenindustrie in de VRC in aanmerking komt voor alle soorten gestelde subsidies");
Verordening (EG) nr. 930/2003 van de Raad van 26 mei 2003 tot beëindiging van de antidumping- en antisubsidieprocedure betreffende gekweekte Atlantische zalm uit Noorwegen en van de antidumpingprocedure betreffende gekweekte Atlantische zalm uit Chili en de Faeröer (PB L 133 van 29.5.2003, blz. 1 (overweging 25): "Criteria die ook belangrijk werden geacht bij de samenstelling van de steekproef van Chileense ondernemingen waren een representatieve omvang van de verkoop op de binnenlandse markt en een aanzienlijke productie".

(55) De samenstelling van de steekproef van producenten-exporteurs was niet alleen gebaseerd op de uitvoerhoeveelheden, maar ook op de verscheidenheid van modellen batterijvoertuigen die in verschillende marktsegmenten werden verkocht (d.w.z. productsoorten), de representativiteit van de ondernemingen/groepen wat betreft het mogelijk in aanmerking komen voor de in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal opgenomen subsidieregelingen en de totale productiecapaciteit, met inbegrip van de reservecapaciteit. Gelet op al deze factoren tezamen werd de samengestelde steekproef geacht de meest representatieve steekproef te zijn die redelijkerwijs binnen de beschikbare tijd kon worden onderzocht. De samenstelling van de steekproef voldeed volledig aan de bepalingen van artikel 27 van de basisverordening, waarbij rekening werd gehouden met de specifieke kenmerken van deze zaak. Gezien de grote representativiteit van de steekproef gelet op de in overweging 49 genoemde criteria en de voor het onderzoek beschikbare tijd was de Commissie van mening dat de opneming van nog een producent-exporteur in de steekproef niet passend was. Daarom werd het verzoek van Tesla om in de steekproef te worden opgenomen, afgewezen.

(56) Voorts stelde de Chinese overheid dat de Commissie niet voorzag in de gevraagde verduidelijking over de samenstelling van de steekproef van de producenten-exporteurs, met name wat betreft de overweging en het relatieve gewicht van de vier voor de samenstelling van de steekproef in aanmerking genomen criteria, de grondslag voor het bepalen van de verkoop voor uitvoer van de verschillende marktsegmenten, de grondslag voor het beoordelen van het mogelijk in aanmerking komen van de groepen van producenten-exporteurs voor de subsidieregelingen en de beschikbaarheid van reservecapaciteit, alsook de bedoeling van het besluit van de Commissie om zich voor de steekproef te baseren op de antwoorden in de steekproefformulieren, ongeacht of zij met andere groepen van producenten-exporteurs in verband kunnen worden gebracht.

(57) De Commissie achtte haar selectie van drie groepen ondernemingen de meest representatieve qua hoeveelheden te zijn die zij binnen de beschikbare tijd kon onderzoeken, waarbij zij niet alleen keek naar absolute productie-, verkoop- en uitvoercijfers, maar ook rekening hield met een aantal extra elementen om de representativiteit van de steekproef te beoordelen, waaronder de verscheidenheid van modellen batterijvoertuigen die in verschillende marktsegmenten werden verkocht, de representativiteit van de ondernemingen/groepen wat betreft het mogelijk in aanmerking komen voor de in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal opgenomen subsidieregelingen en de totale productiecapaciteit, met inbegrip van de reservecapaciteit, op grond van de in het steekproefformulier verstrekte informatie. Bij het beoordelen van deze elementen werd een alomvattende aanpak gevolgd, waarbij geen van de afzonderlijke elementen van beslissende aard werd geacht. De marktsegmenten werden op basis van openbaar beschikbare informatie over de modellen die door de producenten-exporteurs op de markt van de Unie werden verkocht, in aanmerking genomen. Zoals toegelicht in de mededeling over de definitieve steekproef van producenten-exporteurs beschouwde de Commissie het in aanmerking komen van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs voor de subsidieregelingen als een objectief criterium om ervoor te zorgen dat de steekproef representatief was voor de mate van subsidiëring in het betrokken land. De samenstelling van de steekproef was gebaseerd op de van de medewerkende producenten-exporteurs ontvangen steekproefformulieren, waarin al hun voor het onderzoek relevante verbonden partijen zouden moeten zijn vermeld. Aangezien deze antwoorden door hen zelf werden opgegeven, stelde de Commissie uitdrukkelijk dat verder onderzoek ten aanzien van verbonden partijen van deze in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs nodig kon zijn.

(58) Volgens de Chinese overheid en de CCCME werd in het besluit over de definitieve steekproef geen rechtvaardiging gegeven voor de uitsluiting van Tesla, de grootste Chinese producent-exporteur, van de steekproef van producenten-exporteurs.

(59) Tesla was inderdaad een van de grootste producenten-exporteurs wat uitvoer naar de Unie betreft in het onderzoektijdvak. De samenstelling van de steekproef mag, anders dan CCCME stelt, en zoals uiteengezet in de overwegingen 54 en 57, niet alleen gebaseerd zijn op de grootste productie-, verkoop- of uitvoerhoeveelheden, maar op de grootste representatieve hoeveelheden. Zoals toegelicht in de mededeling over de definitieve steekproef van producenten-exporteurs werd de samenstelling van de definitieve steekproef geacht voldoende representatief te zijn voor de producenten-exporteurs van batterijvoertuigen in de VRC en was deze gebaseerd op de grootste representatieve hoeveelheden wat betreft productie, verkoop of uitvoer naar de Unie in het onderzoektijdvak die binnen de beschikbare tijd redelijkerwijs konden worden onderzocht, waarbij rekening werd gehouden met de elementen in overweging 57. De Commissie heeft het argument van de Chinese overheid en de CCCME derhalve afgewezen.

(60) Voorts voerde Tesla aan dat de Commissie geen volledige groepen in de steekproef had opgenomen, maar slechts enkele van de producenten-exporteurs en verbonden ondernemingen binnen de betrokken groep had geselecteerd.

(61) Deze opmerking is feitelijk onjuist. De Commissie heeft haar steekproef niet op basis van afzonderlijke entiteiten samengesteld, maar op basis van groepen die aan de hand van de in de antwoorden in de steekproefformulieren verstrekte informatie werden geïdentificeerd. Alle producerende entiteiten die tot die groepen behoren, zijn in de steekproef opgenomen, ongeacht of zij afzonderlijk in de mededeling over de definitieve steekproef van producenten-exporteurs zijn vermeld.

(62) Bovendien stelden de Chinese overheid en de CCCME dat Chinese merken worden gediscrimineerd doordat drie ondernemingen in Chinese handen werden geselecteerd en geen buitenlandse ondernemingen of joint ventures in de steekproef werden opgenomen. De Chinese overheid, BYD en Tesla wezen erop dat het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal waarop de Commissie haar beoordeling van het mogelijk in aanmerking komen voor de subsidieregelingen en de samenstelling van de steekproef baseerde, vertekend is en doelbewust bepaalde producenten in de VRC identificeerde en viseerde. De Chinese overheid, de CCCME, Tesla en GWM stelden dat de Commissie – door een steekproef samen te stellen op basis van criteria die waarschijnlijk tot een bevestigde conclusie over het bestaan van dreiging van schade zouden leiden – niet voldeed aan de verplichting om een objectief onderzoek van schade uit te voeren, zoals bepaald in artikel 8, lid 1, van de basisverordening. Alle partijen die opmerkingen maakten, benadrukten het gebrek aan voldoende bekendmaking wat betreft de methode en de analyse om de steekproef samen te stellen.

(63) De Commissie heeft het argument dat zij op discriminerende wijze zou hebben gehandeld, afgewezen. Ten eerste hebben, zoals toegelicht in de mededeling in het dossier over de samenstelling van een definitieve steekproef, sommige van de in de steekproef opgenomen groepen joint ventures met Europese autofabrikanten. Ten tweede zou elke maatregel die naar aanleiding van het onderzoek wordt ingesteld, van toepassing zijn op alle batterijvoertuigen die worden geproduceerd in en uitgevoerd uit de VRC, ongeacht de eigendom van de producenten-exporteurs. Ten derde zijn de meeste ondernemingen/groepen die zich meldden om in de steekproef te worden opgenomen, volledig dan wel gedeeltelijk in Chinese handen en/of hebben zij jointventureovereenkomsten met buitenlandse partners.

(64) Het mogelijk in aanmerking komen voor de in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal opgenomen subsidieregelingen was een van de verschillende elementen waar de Commissie rekening mee hield om de grootst mogelijke representativiteit van producenten van batterijvoertuigen te waarborgen en om de representativiteit van de steekproef overeenkomstig artikel 27 van de basisverordening te bevestigen. Daarnaast is het mogelijk in aanmerking komen voor subsidieregelingen een element dat een verre van vertekend, objectief criterium is om ervoor te zorgen dat de steekproef representatief is voor de mate van subsidiëring in het betrokken land. De Commissie heeft derhalve, bij het gebruiken van het mogelijk in aanmerking komen voor subsidieregelingen als een criterium om uit medewerkende producenten-exporteurs te kiezen, geen ondernemingen met de hoogste mate van subsidiëring geselecteerd, aangezien de specifieke door die ondernemingen ontvangen bedragen op het moment van het besluit over de steekproef niet bekend waren. Bovendien houdt het feit dat een onderneming vooraf beschouwd mogelijk in aanmerking komt voor een subsidie uit hoofde van een specifieke regeling, niet automatisch in dat die onderneming tijdens het onderzoektijdvak voordelen uit hoofde van een dergelijke regeling genoot. Daarom was de Commissie van oordeel dat de ondernemingen niet hebben aangetoond hoe de Commissie een kennelijke beoordelingsfout maakte ([13]) bij het selecteren van de in de steekproef opgenomen exporteurs, hetgeen tot misleidende resultaten zou hebben geleid en een schending van de verplichting om een objectief onderzoek van schade zou hebben gevormd – waarbij de Commissie herinnerde over een ruime beoordelingsmarge te beschikken ([14]).

(65) Tot slot was, anders dan sommige partijen stellen, de methode voor de samenstelling van de steekproef al uitvoerig toegelicht in de mededeling over de voorlopige steekproef van 25 oktober 2023.

(66) De producent-exporteur GWM verzocht in de steekproef te worden opgenomen en één in de steekproef opgenomen onderneming te verwijderen, omdat de geselecteerde onderneming volgens hem niet representatief genoeg was voor de volledige bedrijfstak van batterijvoertuigen in de VRC wat betreft het merk, de technologie en de prijs van haar voornaamste model batterijvoertuig dat naar de Unie werd uitgevoerd. GWM voerde aan dat hij in de steekproef moest worden opgenomen, omdat hij een van de weinige producenten-exporteurs was die de gevraagde steekproefinformatie tijdig had ingediend en een van de grootste representatieve exporteurs van batterijvoertuigen in de VRC was gezien de zeer uiteenlopende modellen batterijvoertuigen die hij naar de Unie uitvoerde, zijn geografische locatie, zijn naleving van productveiligheids- en milieutechnologie-eisen, zijn significante O&O-investeringen en de verticale integratie van zijn toeleveringsketen.

([13]) Zaken T-30/19 en T-72/19, CRIA en CCCMC/Commissie, 4 mei 2022, (T-30/19) (punt 115): "Er [...] zij [aan] herinnerd dat voor de vaststelling van het bestaan en de omvang van schade voor de bedrijfstak van de Unie en van het bestaan van een oorzakelijk verband complexe economische situaties moeten worden beoordeeld, waarbij de instellingen van de Unie over een ruime beoordelingsbevoegdheid beschikken").

([14]) *Zie vorige voetnoot.*

(67) Alle ondernemingen die zich voor de steekproef meldden, dienden hun antwoorden in binnen de in het bericht van inleiding gestelde termijn of binnen de termijn die naar aanleiding van gerechtvaardigde verzoeken om verlenging werd overeengekomen. Zoals toegelicht in de overwegingen 53 tot en met 57 beschouwde de Commissie de samengestelde steekproef als de meest representatieve steekproef die redelijkerwijs binnen de beschikbare tijd kon worden onderzocht. De samenstelling van de steekproef voldeed volledig aan de bepalingen van artikel 27 van de basisverordening, waarbij rekening werd gehouden met de specifieke kenmerken van deze zaak. Aangezien geen van de argumenten van GWM de samenstelling van de steekproef door de Commissie ongeldig maakte, werd het verzoek van GWM om in de steekproef te worden opgenomen, afgewezen.

(68) De CCCME, BYD, GWM en Tesla voerden voorts aan dat reservecapaciteit niet kon worden beschouwd als een factor ten behoeve van het samenstellen van steekproef, maar dat deze een factor is die tijdens het onderzoek moest worden geëvalueerd.

(69) Dit onderzoek is gebaseerd op dreiging van schade. Daarom werd informatie over de mate van potentiële verkoop van producenten-exporteurs in de nabije toekomst van belang geacht bij het samenstellen van een representatieve steekproef. Het feit dat de reservecapaciteit een van de elementen was die ten grondslag lagen aan het besluit van de Commissie over de steekproef, betekende niet dat deze factor tijdens het onderzoek voor de vaststelling van dreiging van aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Unie niet zou worden geëvalueerd.

(70) Gelet op de voornoemde redenen besloot de Commissie de voorgestelde steekproef als definitieve steekproef te behouden.

(71) In zijn opmerkingen naar aanleiding van het besluit over de steekproef verzocht NIO om nadere toelichtingen omtrent zijn specifieke situatie als een van de niet in de steekproef opgenomen producenten.

(72) De Commissie behandelde zijn opmerkingen in een afzonderlijk antwoord dat zij alleen naar de onderneming heeft gestuurd.

(73) Na de samenstelling van de steekproef vond op 8 november 2023 een hoorzitting plaats met Smart, die verzocht niet te worden beschouwd als onderdeel van de Geely Group, maar als een afzonderlijke producent-exporteur. Voor dit argument baseerde Smart zich met name op bevindingen van het directoraat-generaal Concurrentie van de Europese Commissie in een concentratieprocedure met betrekking tot de productie van Smart-batterijvoertuigen in de VRC ([15]).

(74) De Commissie heeft dit argument afgewezen. Ten eerste worden concentratiebesluiten op basis van een andere rechtsgrondslag genomen dan de basisverordening, die andere doelstellingen vaststelt en andere soorten beoordeling vereist. Ten tweede werd in het concentratiebesluit bepaald dat tussen Daimler en Geely een volwaardige joint venture werd opgezet maar werd daarin geen conclusie bereikt ten aanzien van zijn afhankelijkheid van de Geely Group. Uit het besluit bleek immers dat de productie- en distributieactiviteiten van Smart in de VRC vanuit een joint venture met Geely worden uitgevoerd. Bovendien vallen de verkoop en marketing voor de Unie ook onder de joint venture. Gezien de bestaande zakelijke relatie tussen Smart en de Geely Group bleken beide partijen ook duidelijk verbonden te zijn in de zin van artikel 127 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie ([16]). Op grond hiervan stelde de Commissie vast dat Smart als deel van de Geely Group moest worden behandeld.

(75) De CCCME achtte de rapportage-eisen voor de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs te belastend, met name wat betreft de informatie die werd gevraagd van verbonden inputleveranciers en de vertaling van jaarverslagen.

(76) In het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal werd bepaald dat subsidiëring door de Chinese overheid zich uitstrekte tot de volledige productie- en toeleveringsketen van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, onder meer door de levering van onderdelen en componenten tegen een minder dan toereikende beloning. De Commissie achtte de gevraagde informatie van verbonden partijen van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs noodzakelijk om het bestaan van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies ten aanzien van onderdelen en componenten van batterijvoertuigen, met inbegrip van batterijen, te beoordelen en heeft daarom het argument van de CCCME afgewezen.

([15]) Zaak M.9360 – Daimler / Geely / JV, Besluit van de Commissie van 10 december 2019, overeenkomstig artikel 6, lid 1, punt b), van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad en artikel 57 van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

([16]) PB L 343 van 29.12.2015, blz. 558.

1.5.4. *Antwoorden op de vragenlijst en controlebezoeken*

(77) De Commissie heeft vragenlijsten naar de Chinese overheid, de drie groepen van in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en twee gebruikers gestuurd.

(78) De Commissie heeft antwoorden op de vragenlijst ontvangen van de Chinese overheid, de drie groepen van in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en twee gebruikers.

(79) De Commissie heeft alle gegevens die zij voor de vaststelling van subsidie, de (dreigende) schade als gevolg daarvan en het belang van de Unie nodig achtte, verzameld en gecontroleerd.

(80) Op grond van artikel 26 van de basisverordening zijn controlebezoeken ter plaatse verricht bij de volgende ondernemingen:

producenten in de Unie en hun verbonden ondernemingen:

— onderneming 7;

— onderneming 17;

— onderneming 18;

— onderneming 27;

gebruikers:

— Leasys Luxembourg SA;

— Leasys Mobility Portugal SA;

producenten-exporteurs in de VRC en verbonden ondernemingen:

— BYD Group;

  — Anyang BYD Industrial Co. Ltd., Anyang, VRC;

  — Bengbu FinDreams Battery Co. Ltd., Bengbu, VRC;

  — BYD Auto Co. Ltd., Xi'an, VRC;

  — BYD Auto Industry Co. Ltd., Shenzhen, VRC;

  — BYD Auto Sales Co. Ltd., Shenzhen, VRC;

  — BYD Europe B.V., Nederland;

  — BYD Lithium Battery Co. Ltd., Shenzhen, VRC;

  — BYD Co. Ltd., Shenzhen, VRC;

  — BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, VRC;

  — BYD Hong Kong, SAR Hongkong;

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, VRC;

  — Changsha FinDreams Battery Co. Ltd., Changsha, VRC;

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, VRC;

  — Chongqing FinDreams Battery Co. Ltd., Chongqing, VRC;

  — Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co. Ltd., Chongqing, VRC;

  — Fuzhou BYD Industrial Co. Ltd., Fuzhou, VRC;

  — Fuzhou FinDreams Battery Co. Ltd., Fuzhou, VRC;

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

— Geely Group;

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

- Smart Automobile Co. Ltd.;
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co. Ltd.;
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.;
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.;
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.;
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co. Ltd.;
- Wuhan Geely Automotive Parts Co. Ltd.;
- Wuhan Lotus car sales (verkoop voor uitvoer) Co. Ltd.;
- Wuhan Lotus cars (O&O) Co. Ltd.;
- Wuhan Lotus Technology Co. Ltd.;
- Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.;
- ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co. Ltd.;
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., Ningbo-vestiging;
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., Wuhan-vestiging;
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., Chengdu-vestiging;
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., hoofdkantoor;
- 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, Zweden;
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Duitsland;

— SAIC Group;

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

— Saike REPT Power Battery System Co. Ltd.;

— Shanghai Automobile Group Finance Co. Ltd.;

— Nanjing Automobile (Group) Co. Ltd.;

— Nanjing Mingjue Automobile Trade Co. Ltd.;

— SAIC MAXUS Automotive Co. Ltd;

— SAIC GM Wuling Automobile Co. Ltd.;

— Guangxi Haoling Automotive Technology Co. Ltd.;

— Shanghai Automobile Gear Works Co. Ltd.;

— SAIC Motor International Co. Ltd.;

— Shanghai Automotive Industry Sales Co. Ltd.;

— Shanghai Anji Automobile Sales Co. Ltd.;

— Rising Auto Technology Co. Ltd.;

— Shanghai Automotive Asset Management Co. Ltd.;

— Z-One Technology Co. Ltd.;

— SAIC Motor Europe B.V.;

— SAIC Motor France SAS;

— SAIC Motor Deutschland GmbH;

— SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

(81) Zoals benadrukt in afdeling 3.3, had de Commissie te maken met problemen van medewerking waarbij enkele Chinese in de steekproef opgenomen groepen geen antwoorden op de vragenlijst voor bepaalde ondernemingen verstrekten of onvolledige of geen informatie over hun ondernemingsstructuur of productiekosten indienden. Daardoor had de Commissie geen compleet overzicht van de ondernemingen die antwoord op de vragenlijst moesten verstrekken noch van het aandeel dat zij als onderdeel van de totale productiekosten vertegenwoordigden.

(82) Derhalve besloot de Commissie om zich op basis van de in het dossier beschikbare informatie te richten op producenten van batterijvoertuigen, leveranciers van de belangrijkste inputs en andere ondernemingen die betrokken waren bij financierings- en O&O-activiteiten, die antwoord op de vragenlijst hadden gegeven en konden worden geverifieerd in de periode voorafgaand aan de instelling van voorlopige maatregelen.

(83) Hoewel de Commissie ook antwoorden op de vragenlijst ontving van andere verbonden ondernemingen waarvan de activiteiten onder activiteiten vielen waarvoor de indiening van een antwoord op de vragenlijst was vereist, kon de Commissie deze antwoorden niet beoordelen in de periode voorafgaand aan de instelling van voorlopige maatregelen. De Commissie behoudt zich het recht voor de desbetreffende antwoorden in de definitieve fase van deze procedure te beoordelen.

1.5.5. *Argumenten betreffende de transparantie en procedure*

(84) Volgens de Chinese overheid bevestigde het feit dat MLex meer informatie over de steekproef van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie dan de belanghebbenden leek te hebben, dat het onderzoek niet transparant was en afbreuk deed aan het recht van de belanghebbenden op een eerlijke rechtsbedeling.

(85) De Commissie was het niet met dit argument eens. Zoals vermeld in overweging 43, kan de Commissie niet ingaan op de inhoud van persberichten en is de relevante informatie in het dossier van dit onderzoek vervat. De Commissie heeft alle relevante informatie tijdig aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek toegevoegd en de partijen ruimschoots in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken. Alle ontvangen opmerkingen werden tijdens het onderzoek naar behoren door de Commissie beoordeeld en worden in de relevante afdeling van deze verordening toegelicht.

(86) De CCCME voerde aan dat de Commissie heeft gewacht met de opneming van de antwoorden op de vragenlijst van de bedrijfstak van de Unie in het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek, hetgeen in schril contrast stond met de snelheid waarmee de Commissie de niet-vertrouwelijke versies van de door de Chinese producenten-exporteurs ingediende antwoorden op de vragenlijst heeft geüpload. De CCCME voerde aan dat deze vertraging bijdroeg aan het gebrek aan transparantie ten aanzien van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie en de schadeaspecten van het onderzoek.

(87) De Commissie is het niet met dit argument eens. Zoals toegelicht in de overwegingen 12 en 13, werd anonimiteit aan de producenten in de Unie toegekend. Daarom moest de Commissie zorgvuldig nagaan of de door de bedrijfstak van de Unie ingediende documenten niet onbedoeld de identiteit van producenten in de Unie bekendmaakten en bijgevolg de toegekende anonimiteit in het gedrang brachten. Dit nam veel tijd in beslag. De CCCME en andere belanghebbenden hadden ruimschoots de tijd om opmerkingen over de antwoorden op de vragenlijst te maken, nadat deze aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek waren toegevoegd.

(88) De CCCME voerde aan dat het ontbreken van correspondentie tussen de Commissie en ACEA in het niet-vertrouwelijke dossier duidelijk wees op het gebrek aan transparantie in het onderzoek, aangezien gegevens over macro-economische indicatoren gewoonlijk door brancheorganisaties werden ingediend. De CCCME verzocht de Commissie te verduidelijken hoe macro-economische gegevens in het onderzoek zullen worden verzameld en geëvalueerd.

(89) De Commissie was het niet met dit argument eens. De Commissie is niet wettelijk verplicht gegevens over macro-economische indicatoren van een brancheorganisatie zoals ACEA te verwerven. De Commissie kan ook gebruikmaken van andere informatiebronnen. Deze bronnen en de beoordeling van macro-economische indicatoren worden in de afdeling "Schade" verstrekt. De Commissie kon de bron en de methode voor beoordeling van macro-economische indicatoren niet bekendmaken voordat het onderzoek in de voorlopige fase was afgerond.

(90) De CCCME merkt op dat onderneming 29 bepaalde informatie alleen in vertrouwelijke vorm indiende en dat de belanghebbenden daardoor geen inzicht konden krijgen in en opmerkingen konden maken over de door onderneming 29 ingediende informatie. Daarom verzocht de CCCME de Commissie deze informatie in het niet-vertrouwelijke dossier beschikbaar te stellen.

(91) De Commissie controleerde deze informatie en stelde vast dat zij niet op zinvolle wijze kon worden samengevat. De Commissie heeft deze specifieke informatie overigens niet gebruikt in het huidige onderzoek. Derhalve werd dit verzoek afgewezen.

(92) De Commissie voegde de niet-vertrouwelijke versie van de belangrijkste in de tabellen van de vragenlijst voor de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie gevraagde gegevens – op geïndexeerde en geconsolideerde basis (d.w.z. de gegevens van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie werden samengevoegd) – aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek toe. De Commissie achtte het passend om niet afzonderlijk een niet-vertrouwelijke versie van de respectieve tabellen van elke producent in de Unie toe te voegen om de anonimiteit van de identiteit van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie te beschermen, omdat er een risico bestond dat de trends van de indexen per onderneming onbedoeld de identiteit van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie konden onthullen en bijgevolg de anonimiteit in het gedrang brengen.

(93) In dit opzicht verzocht de CCCME de Commissie om duidelijkheid te verschaffen over hoe i) de rechtvaardiging voor de in overweging 92 beschreven verandering van praktijk van de Commissie werd gestaafd door feiten van de zaak, omdat elke in de steekproef opgenomen producent in de Unie zijn afzonderlijk geïndexeerde gegevens voor meerdere economische indicatoren (waaronder voor productiecapaciteit, productie- en verkoophoeveelheden en -waarde voor verbonden en niet-verbonden partijen alsook werkgelegenheid) voor de beoordelingsperiode in de antwoorden in het steekproefformulier verstrekte die in het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek beschikbaar werden gesteld, ii) de afzonderlijk geïndexeerde gegevens en trends met betrekking tot de overige schade-indicatoren de identiteit van een producent van batterijvoertuigen in de Unie konden onthullen en iii) de afzonderlijk geïndexeerde gegevens van de vier producenten in de Unie konden leiden tot het onthullen van hun identiteit als de gegevens met betrekking tot de economische indicatoren en specifiek met betrekking tot batterijvoertuigen niet openbaar beschikbaar waren in de jaarverslagen of andere ingediende stukken van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie terwijl de meeste producenten van batterijvoertuigen in de Unie ook andere soorten voertuigen dan batterijvoertuigen produceerden.

(94) Daarom vroeg de CCCME de Commissie de geïndexeerde gegevens per onderneming van de vier in de steekproef opgenomen producenten van batterijvoertuigen in de Unie aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek toe te voegen, aangezien er geen risico bestond dat de producenten van batterijvoertuigen in de Unie aan de hand van die gegevens konden worden geïdentificeerd. Voorts herinnerde de CCCME eraan dat deze informatie om de volgende redenen relevant was voor het voeren van haar verweer: i) de identiteit van de in de steekproef opgenomen producenten van batterijvoertuigen in de Unie is vertrouwelijk gehouden en het was niet mogelijk te achterhalen hoe de ondernemingen werkelijk presteerden en of zij dreiging van schade ondervonden als gevolg van de Chinese invoer van batterijvoertuigen, ii) de door de Commissie beschikbaar gestelde samengevoegde geïndexeerde gegevens verschaften geen zinvolle informatie en leken feitelijk onjuist te zijn, iii) de geïndexeerde gegevens per onderneming zouden de CCCME in staat stellen inzicht te verkrijgen in de economische situatie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie, aangezien hun gegevens de grondslag zullen vormen voor de beoordeling van de micro-economische indicatoren en prijsonderbieding/prijsbederf, en iv) hoewel de CCCME de juistheid van de door de producenten van batterijvoertuigen in de Unie gerapporteerde gegevens geenszins kon controleren, zou hij met een indexering per onderneming in staat zijn de in de antwoorden in het steekproef-formulier verstrekte gegevens met de antwoorden op de vragenlijsten te vergelijken.

(95) De Commissie merkte op dat de markt voor batterijvoertuigen van de Unie uit een klein aantal groepen van producenten bestaat. Er is een aanzienlijke hoeveelheid openbaar toegankelijke informatie alsook zeer uitvoerige informatie over de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie tegen betaling beschikbaar die de CCCME kan raadplegen. Daarom bestond er een groot risico dat aan de hand van de trend van de door de Commissie in de vragenlijst gevraagde economische en financiële informatie in combinatie met bepaalde openbaar toegankelijke en tegen betaling beschikbare informatie de respectieve entiteiten geïdentificeerd konden worden en de anonimiteit dus in het gedrang zou komen.

(96) Bovendien was de in de steekproefformulieren gevraagde informatie veel minder gedetailleerd dan de in de vragenlijst gevraagde informatie. Wat de economische en financiële informatie betreft, werd in het steekproef-formulier bijvoorbeeld gevraagd om informatie te verstrekken over i) de productiehoeveelheden, ii) de productie-capaciteit, iii) de totale verkoophoeveelheden en -waarde in de Unie, iv) de aan verbonden ondernemingen verkochte hoeveelheden en de waarde ervan en v) het aantal werknemers. Naast deze informatie bevatte het respectieve dossier met geconsolideerde indexen dat aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek werd toegevoegd, ook informatie over i) de gemiddelde verkoopprijs van de totale verkoop en van de verkoop op de markt van de Unie aan niet-verbonden en verbonden afnemers, ii) de hoeveelheden, waarde en prijzen van de verkoop voor uitvoer aan niet-verbonden en verbonden afnemers, iii) de gemiddelde productiekosten per eenheid, iv) de winst vóór belasting in de Unie op niet-verbonden en verbonden afnemers, v) de bezettingsgraad, vi) de hoeveelheid van de eindvoorraden, vii) de loonkosten voor de batterijvoertuigen, viii) de kasstroom, ix) de totale vaste activa die werden gebruikt voor de productie van het onderzochte product, x) het rendement van investeringen, xi) de totale investeringen in het onderzochte product en xii) de totale afschrijving in het onderzochte product.

(97) Bovendien voegde de Commissie het betreffende dossier aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek toe nadat de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hun antwoorden op de vragenlijst hadden ingediend. Bijgevolg was het betreffende dossier op niet-geverifieerde gegevens gebaseerd. Nadat de gegevens waren geverifieerd, voegde de Commissie een herzien dossier aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek toe. De Commissie onderzocht dit argument in het licht van de herziene informatie en stelde vast dat het niet meer van toepassing was. Voorts voegde de Commissie ook de representativiteitspercentages op basis van de verkoop en productie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie aan het dossier toe nadat de door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie ingediende gegevens waren geverifieerd.

(98) Daarom werd het verzoek op grond van het voorgaande afgewezen.

(99) De CCCME verzocht de Commissie ook om, subsidiair ten opzichte van het verzoek in overweging 94, de samengevoegde gegevens van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie voor elk van de schade-indicatoren in absolute cijfers of in cijfers uitgedrukte orden van grootte te verstrekken.

(100) Zoals toegelicht in overweging 95, presenteerde de Commissie in de afdeling “Schade” de micro-economische indicatoren in absolute waarden. De overige macro-economische indicatoren die de Commissie eveneens in de afdeling “Schade” presenteerde, zijn niet alleen gebaseerd op de gegevens van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie, maar op die van de volledige Unie zoals beschreven in de afdeling “Schade”. Derhalve werd dit verzoek afgewezen.

(101) Wat de verkoophoeveelheden van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie betreft, vroeg de CCCME de Commissie om te zorgen voor de verstrekking van i) het percentage directe verkoop van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie aan onafhankelijke afnemers en aan verbonden ondernemingen in de beoordelingsperiode in de Unie en buiten de Unie; ii) de geografische dekking van de verkoop van de producenten in de Unie aan verbonden en niet-verbonden partijen; iii) gegevens over de vraag of alle verkoop in de Unie aan de verbonden partijen verkoop inhield aan verbonden entiteiten die bijlage I bij de vragenlijst hadden ingevuld; en iv) het percentage van de totale productie van de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie dat in elk jaar van de beoordelingsperiode werd uitgevoerd. Bovendien voerde de CCCME aan dat als niet alle verbonden ondernemingen bijlage I hadden ingevuld, dit zou inhouden dat de verkoop aan de onafhankelijke afnemers niet gelijk zou zijn aan 38 % van de verkoop in de Unie, zoals door de Commissie in de mededeling in het dossier over de steekproef van de producenten in de Unie was aangegeven.

(102) Wat de verkoop aan niet-verbonden en verbonden ondernemingen in de Unie betreft, verstrekte de Commissie aanvullende toelichtingen in de mededeling in het dossier van 4 juni 2024 ([17]), waarin zij verklaarde deze verkoop op het niveau van de prijs aan de eerste niet-verbonden afnemer te hebben verzameld en deze met de verkoop aan niet-verbonden afnemers van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie te hebben geconsolideerd. Wat de verkoop buiten de Unie betreft, werd eraan herinnerd dat het doel van het onderzoek onder meer is de economische en financiële situatie van de productie- en verkoopactiviteiten van de bedrijfstak van de Unie binnen de Unie en niet buiten de Unie te beoordelen. De gevolgen van de uitvoer van de bedrijfstak van de Unie werden in de overwegingen 1183 tot en met 1185 beschreven. Voorts was de geografische dekking van de verkoop van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vertrouwelijk van aard en ook de Chinese producenten-exporteurs werd niet verzocht zulke informatie in het niet-vertrouwelijke dossier in te dienen. Bovendien lichtte de CCCME niet toe waarom deze specifieke informatie relevant was.

(103) De CCCME vroeg de Commissie ook de verhouding van de productiecapaciteit en de productie van batterijvoertuigen en andere soorten voertuigen in de beoordelingsperiode te verstrekken.

(104) De Commissie herinnerde eraan dat dit onderzoek alleen betrekking had op batterijvoertuigen en dat de productiecapaciteit en de productie van andere voertuigen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie daarom niet relevant was. Derhalve werd dit verzoek afgewezen.

(105) De CCCME verzocht de Commissie om de lijst van lidstaten die werden bestreken door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie, met het argument dat de geografische locatie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie is bekendgemaakt in gevallen waarin producenten in de Unie anonimiteit werd verleend.

(106) De Commissie herinnerde eraan dat er een kleine groep producenten van batterijvoertuigen in de Unie was. Bovendien is de informatie over de locatie van hun productiefaciliteiten openbaar toegankelijk. Daarom kon de Commissie in dit geval niet de locatie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie bekendmaken, aangezien de respectieve entiteiten daardoor geïdentificeerd konden worden en de anonimiteit dus in het gedrang zou komen. Dit verzoek werd derhalve afgewezen.

(107) De CCCME verzocht de Commissie ook te zorgen voor het verstrekken van i) een gecombineerde lijst van productcontrolenummers ("PCN's") die in de beoordelingsperiode door de vier in de steekproef opgenomen producenten in de Unie zowel binnen als buiten de Unie werden verkocht, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de verkoop aan verbonden ondernemingen en aan niet-verbonden ondernemingen, ii) de marktsegmenten waarop de verkoopactiviteiten van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie aan verbonden en niet-verbonden ondernemingen in de Unie en daarbuiten betrekking hadden en iii) de productkenmerken waarom werd gevraagd in de tabel "productkenmerken" in de vragenlijst voor de producenten in de Unie.

(108) De Commissie merkte op dat in de vragenlijst alleen om informatie op PCN-niveau werd gevraagd voor het onderzoektijdvak en niet voor de volledige beoordelingsperiode. Dit was zo voor zowel de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie als de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs. Daarom kon de Commissie de CCCME geen informatie verstrekken die zij niet had. Bovendien is de informatie over PCN's en productkenmerken voor elke in de steekproef opgenomen producent in de Unie en Chinese producent-exporteur vertrouwelijk van aard en kon die daarom niet aan het niet-vertrouwelijke dossier van het onderzoek worden toegevoegd. De PCN's worden gewoonlijk in de individuele bekendmaking aan de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en producenten in de Unie bekendgemaakt als de PCN's niet vertrouwelijk zijn. Wat de marktsegmenten betreft, achtte de Commissie het, zoals toegelicht in de overwegingen 1040 tot en met 1048, niet nodig om een analyse per marktsegment te verrichten. Derhalve werd dit verzoek afgewezen.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Opmerkingen over de opening van het onderzoek*

(109) Opmerkingen over de opening van het onderzoek werden ontvangen van de Chinese overheid, de CCCME en onderneming 24.

(110) De Chinese overheid stelde dat het onderzoek zuiver politiek en discriminerend was, en dat de EU de afgelopen jaren zelf miljarden euro's aan subsidies heeft toegekend voor het opbouwen van een toeleveringsketen voor batterijvoertuigen en haar bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de toekomst zal blijven subsidiëren. De Chinese overheid beschouwde dit onderzoek als schadelijk voor de ontwikkeling van de wereldwijde bedrijfstak voor batterijvoertuigen, met name aangezien de toeleveringsketens voor batterijvoertuigen in de VRC en in de Unie onderling afhankelijk en verregaand geïntegreerd zijn, en als een belemmering voor bilaterale inspanningen om klimaatverandering te bestrijden.

(111) Niet alle subsidies geven aanleiding tot compenserende maatregelen in het kader van de SCM-overeenkomst en dit onderzoek is beperkt tot subsidies die in de VRC ten gunste van producenten-exporteurs van het betrokken product zijn verleend. De beweringen van de Chinese overheid hebben in ieder geval geen invloed op de voorlopige bevindingen van de Commissie dat de Chinese overheid subsidies aan de producenten-exporteurs van batterijvoertuigen heeft verleend, die volgens de SCM-overeenkomst en de basisverordening aanleiding geven tot compenserende maatregelen. Anders dan de Chinese overheid stelt, leiden de Chinese tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies tot oneerlijke concurrentie die alleen maar de ontwikkeling van de wereldwijde bedrijfstak voor batterijvoertuigen, en met name de bedrijfstak van de Unie, zou belemmeren. Bilaterale inspanningen ter bestrijding van klimaatverandering kunnen niet gebaseerd zijn op oneerlijke concurrentie door laaggeprijsde batterijvoertuigen met subsidiëring, maar moeten zijn gestoeld op een gelijk speelveld waarbij eerlijke concurrentie en innovatie de groene transitie bevorderen. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(112) De Chinese overheid voerde aan geen reële en behoorlijke in de zin van artikel 13.1 van de SCM-overeenkomst gelegenheid tot overleg voorafgaand aan de opening van het onderzoek te hebben gehad, aangezien de Commissie de start van het onderzoek openbaar aankondigde alvorens de Chinese overheid voor overleg uit te nodigen, dat tijdens een periode van nationale feestdagen in de VRC gepland was, waardoor het voor de Chinese overheid lastiger werd om daadwerkelijk overleg te plegen. De Chinese overheid stelde voorts geen informatie of bewijsmateriaal te hebben ontvangen ten aanzien van de productomschrijving, de bijzondere omstandigheden die het onderzoek ambtshalve rechtvaardigden, de samenstelling van de bedrijfstak van de Unie, de informatie en het bewijsmateriaal die ten grondslag lagen aan de beweringen dat er sprake is van subsidiëring, gegevens met betrekking tot de dreiging van schade en gegevens ter staving van het oorzakelijk verband. Bovendien kwamen in het overleg voorafgaand aan de opening van het onderzoek niet alle vermeende subsidieregelingen aan bod.

(113) De Commissie nodigde overeenkomstig artikel 10, lid 7, van de basisverordening en artikel 13.1 van de SCM-overeenkomst de Chinese overheid uit voor overleg om de situatie ten aanzien van de vermeende subsidies vóór de opening van het onderzoek te verduidelijken. De aankondiging van de voorzitter van de Commissie in de toespraak over de staat van de Unie van 13 september 2023 dat de Commissie een antisubsidieonderzoek naar elektrische voertuigen afkomstig uit de VRC startte, vormde niet de opening van het onderzoek. De Chinese overheid ontving op 22 september 2023 een nota-verbaal waarin de Chinese overheid in kennis werd gesteld van het besluit van de Europese Commissie om een antisubsidieprocedure ambtshalve in te leiden. Dit vond plaats vóór de periode van nationale feestdagen in de VRC. De Chinese overheid ontving samen met deze nota-verbaal een samenvatting van de subsidiëring en dreiging van schade, waarbij voldoende bewijsmateriaal betreffende het bestaan van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies, van schade en van een oorzakelijk verband werd verstrekt. De Commissie is op grond van artikel 11, lid 8, van de basisverordening noch op grond van artikel 13.1 van de SCM-overeenkomst verplicht om vóór de opening van het onderzoek het volledige dossier van het onderzoek ambtshalve naar de Chinese overheid te sturen. De regelingen die niet in het overleg aan bod zouden zijn gekomen, waren geen andere vastgestelde subsidies maar vielen onder regelingen die tijdens het overleg tussen de Commissie en de Chinese overheid werden besproken. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(114) De Chinese overheid voerde aan dat haar recht van verweer was aangetast door de weigering van een behoorlijke termijnverlenging door de Commissie, terwijl de Chinese overheid een aantal redenen voor een dergelijke verlenging had verstrekt.

(115) In punt 9 van het bericht van inleiding werd bepaald dat verlengingen van termijnen alleen in uitzonderlijke omstandigheden mogen worden aangevraagd en alleen worden verleend indien zij naar behoren gerechtvaardigd zijn. Hierin werd bovendien bepaald dat wat termijnen voor de indiening van andere informatie dan antwoorden op de vragenlijst betreft, verlengingen beperkt zijn tot drie dagen, tenzij wordt aangetoond dat er sprake is van uitzonderlijke omstandigheden. De Chinese overheid toonde geen omstandigheden aan die dermate uitzonderlijk waren dat een verlenging van de termijn met meer dan drie dagen gerechtvaardigd zou zijn. Vanwege het weekend dat in deze verlenging met drie dagen viel, kreeg de Chinese overheid een verlenging van vier kalenderdagen. Het argument werd derhalve afgewezen.

(116) Bovendien stelden de Chinese overheid en de CCCME dat niet was voldaan aan de eisen voor het openen van een onderzoek ambtshalve overeenkomstig artikel 10, lid 8, van de basisverordening. Volgens de Chinese overheid en de CCCME heeft de Commissie niet het bestaan van bijzondere omstandigheden vastgesteld die de opening van een onderzoek zonder dat een daartoe strekkende schriftelijke klacht van of namens de bedrijfstak van de Unie is ontvangen, zouden rechtvaardigen. De Chinese overheid voerde aan dat de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie zelf een klacht had kunnen indienen en het feit dat dit niet het geval was, duidelijk bewijs was dat er geen uitzonderlijke en bijzondere omstandigheden waren die de opening van het onderzoek ambtshalve rechtvaardigden. De Chinese overheid voerde voorts aan dat de producenten van batterijvoertuigen in de Unie volgens persberichten publiekelijk gekant waren tegen dit onderzoek en dat dit duidelijk bewijs was dat er geen uitzonderlijke en bijzondere omstandigheden waren die de opening van het onderzoek ambtshalve rechtvaardigden.

(117) De Commissie heeft het feit dat zij het onderzoek ambtshalve opende, voldoende gerechtvaardigd in het inleidingsdocument. Met name achtte de Commissie de snelle marktpenetratie door de Chinese laaggeprijsde invoer met subsidiëring van batterijvoertuigen, die onherstelbare schade aan de bedrijfstak van de Unie dreigt toe te brengen, van dermate bijzondere aard te zijn dat de opening van een onderzoek ambtshalve gerechtvaardigd was. De subsidiëring van de Chinese sector batterijvoertuigen leidde tot een grote en versnelde instroom van invoer van in de VRC geproduceerde batterijvoertuigen op de markt van de Unie tegen prijzen die druk op de prijzen uitoefenen of die prijsverhogingen die anders zouden zijn geschied, verhinderen, hetgeen aanmerkelijke schade aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie dreigde toe te brengen, die onherroepelijk kan zijn vanwege de technologische ontwikkeling en vereiste mate van O&O-financiering. De mogelijkheid dat de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie zelf een klacht had kunnen indienen, is niet van invloed op de bevinding van de Commissie dat in dit specifieke geval bijzondere omstandigheden bestonden die de opening van het onderzoek ambtshalve rechtvaardigden. Bovendien gaat de Commissie niet in op persberichten. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(118) De Chinese overheid stelde dat het inleidingsdocument geen bewijs van preferentiële leningen en exportkredietverzekering, onvoldoende bewijs van de verlening van subsidies, geen bewijs van verstrekking van goederen en diensten tegen een minder dan toereikende beloning, geen bewijs van onderzoek naar gederfde of niet geïnde inkomsten die de overheid normaal toekomen, en een onjuiste interpretatie van rabatten op uitvoerrechten bevatte.

(119) Het in het inleidingsdocument opgenomen bewijs bestond uit de informatie waarover de Commissie vóór de opening van het onderzoek redelijkerwijs beschikte. Zoals aangetoond in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal, met daarin de beoordeling door de Commissie van al het haar ter beschikking staande bewijsmateriaal inzake de VRC en op basis waarvan de Commissie het onderzoek had geopend, was er in de fase van de opening van het onderzoek voldoende bewijs dat erop wees dat de vermeende subsidies, in termen van het bestaan, de omvang en de aard ervan, aanleiding konden geven tot compenserende maatregelen. De Commissie verstrekte voor al de verschillende vermeende regelingen die in het inleidingsdocument waren opgenomen, de grondslag, de specificiteit van deze subsidieregelingen voor de sector batterijvoertuigen en, voor zover de Commissie er toegang toe had, gedetailleerde informatie van openbaar beschikbare bronnen over door de Chinese overheid aan de producenten-exporteurs van batterijvoertuigen verstrekte subsidiebedragen. Daarom was de Commissie van oordeel overeenkomstig de basisverordening en de SCM-overeenkomst over voldoende bewijs van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidiëring te beschikken.

(120) De Chinese overheid stelde dat bij op grond van een klacht van de bedrijfstak van de Unie geopende onderzoeken de vragen over invoer door de producenten in de Unie uit het onderzochte land en hun relaties met de producenten-exporteurs alsook hun activiteiten in de Unie doorgaans door de Commissie worden geverifieerd tijdens de beoordeling van de representativiteit die vóór de opening van het onderzoek wordt uitgevoerd. Daarom verzocht de Chinese overheid de Commissie i) te verduidelijken of zij in de definitie van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie in het inleidingsdocument rekening had gehouden met het feit dat sommige producenten in de Unie productieactiviteiten in de VRC hebben, sommige in handen van Chinese ondernemingen zijn of kleinschalige productieactiviteiten in de Unie hebben, ii) de samenstelling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie te verstrekken, uitgedrukt in aantal producenten en groepen van producenten, de totale productiehoeveelheden batterijvoertuigen in de Unie en de totale verkoophoeveelheden en -waarde van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie in elk jaar van de beoordelingsperiode, iii) te verduidelijken of zij producenten van batterijvoertuigen in de Unie had uitgesloten van de in het inleidingsdocument genoemde lijst van twaalf producenten, iv) de totale hoeveelheden en waarde van de invoer door de producenten van batterijvoertuigen in de Unie uit de VRC en andere landen dan de VRC te verstrekken, en v) de hoeveelheden en waarde te verstrekken, al is het maar in orden van grootte, van de invoer door de producenten van batterijvoertuigen in de Unie uit de VRC in vergelijking met hun totale productie en verkoop in de Unie.

(121) De Commissie merkte op dat dit onderzoek op eigen initiatief was geopend en niet op basis van een klacht. Daarom hoefde de Commissie in dit onderzoek geen beoordeling van de representativiteit uit te voeren. Hieruit volgt dat de verzoeken om verduidelijking van de Chinese overheid evenals haar verzoeken om informatie met betrekking tot het inleidingsdocument niet relevant waren in dit opzicht, en zij werden daarom afgewezen.

(122) De Chinese overheid en de CCCME stelden dat de Commissie in het inleidingsdocument op selectieve en ongerechtvaardigde wijze verscheidene databanken, zoals Global Trade Atlas ("GTA"), Eurostat en S&P Global Mobility, voor verschillende aspecten van de schadebeoordeling had gebruikt zonder de overeenstemming van de informatie te controleren of toe te lichten hoe of waarom een bepaalde gegevensreeks passend was voor een bepaald deel van de schadebeoordeling.

(123) De Commissie was het niet met dit argument eens. De Commissie gebruikte in het inleidingsdocument de informatie die zij vóór de opening van het onderzoek tot haar beschikking had. Afgezien van Eurostat zijn de andere twee databanken niet in het bezit van de Commissie en kon de Commissie derhalve de overeenstemming van de informatie in deze databanken niet volledig controleren. Bovendien lichtte de Commissie in het inleidingsdocument toe dat zij, als dat mogelijk was, de informatie in deze databanken toetste aan andere informatie in haar bezit en zulke informatie indien nodig aanpaste. De Commissie legde ook uit dat de gegevens van S&P Global Mobility een meer gedetailleerd beeld gaven van de soorten batterijvoertuigen die op de markt van de Unie werden verkocht wat de twee door haar gebruikte gegevensmodules verklaarde. Bovendien werd de databank van Eurostat gebruikt voor de uit de VRC ingevoerde hoeveelheden batterijvoertuigen, terwijl GTA werd gebruikt voor de uit de VRC naar de Unie uitgevoerde hoeveelheden. De uit de VRC naar de Unie ingevoerde hoeveelheden batterijvoertuigen en de uit de VRC naar de Unie uitgevoerde hoeveelheden batterijvoertuigen zijn niet dezelfde, omdat zij zijn gebaseerd op gegevens die door verschillende douaneautoriteiten worden gerapporteerd. Bovendien was, ongeacht de informatiebron, de conclusie dezelfde, namelijk de uit de VRC ingevoerde/uitgevoerde hoeveelheden batterijvoertuigen namen toe in de periode waarop het inleidingsdocument betrekking had. Het argument werd derhalve afgewezen.

(124) De Chinese overheid stelde dat de Commissie in het inleidingsdocument de halfjaarlijkse gegevens voor 2023 had vergeleken met gegevens voor eerdere volledige jaren zoals 2020, 2021 en 2022 om conclusies te trekken over de Chinese invoerprijzen en het marktaandeel van de VRC en de prijseffecten ervan op de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie, en om de toekomstige prijseffecten van deze invoer alsook ten aanzien van de situatie van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie te ramen, en dat een dergelijke beoordeling niet objectief was.

(125) De Commissie gebruikt in het inleidingsdocument de volledige jaren 2020, 2021 en 2022 en de eerste helft van 2023 als beoordelingsperiode, aangezien het onderzoek in oktober 2023 werd geopend, zoals toegelicht in overweging 1. De Commissie berekende voor de beoordeling van de trend van de aan hoeveelheden gerelateerde schade-indicatoren, zoals ingevoerde en uitgevoerde hoeveelheden, verkoop-, productie- en verbruikshoeveelheden, alleen een index voor de volledige jaren, met 2020 als referentiejaar. De Commissie berekende geen index voor de eerste helft van 2023 met het volledige jaar 2020 als referentiejaar, omdat voor een aan hoeveelheden gerelateerde indicator de beoordelingsperiode en het referentiejaar dezelfde moeten zijn (een half jaar kan namelijk niet worden vergeleken met een volledig jaar). Gemiddelde prijzen zijn geen aan hoeveelheden gerelateerde indicator en daarom berekende de Commissie ook een index voor de eerste helft van 2023 met het volledige jaar 2020 als referentiejaar. Een dergelijke beoordeling is volledig objectief voor bedrijfstakken zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen waarvan de verkoopprijs niet verschilt per seizoen en zolang de betreffende periode bekend is gemaakt. Wat marktaandelen betreft, berekende de Commissie deze in elk volledig jaar (2020, 2021 en 2022) alsook in de eerste helft van 2023 en lichtte zij toe hoe het marktaandeel in die periode evolueerde. De Chinese overheid lichtte ten aanzien van de conclusies van de Commissie in het inleidingsdocument over de prijseffecten van Chinese invoer op de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie en de geraamde toekomstige prijseffecten van deze invoer, niet toe waarom precies de Commissie volgens haar conclusie niet objectief was. Het argument werd derhalve afgewezen.

(126) De Chinese overheid stelde dat de gegevens over de verkoophoeveelheden en verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Unie op verschillende gegevensbronnen en -reeksen waren gebaseerd en dat de beoordeling van de Commissie daarom niet objectief was. De CCCME stelde dat doordat de Commissie van verschillende gegevensreeksen voor verschillende aspecten van de schadebeoordeling gebruikmaakte, onmogelijk een nauwkeurig beeld van de situatie van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie kon worden verkregen.

(127) De Commissie was het niet met deze argumenten eens. De informatie in het inleidingsdocument is gebaseerd op de informatie waarover de Commissie redelijkerwijs beschikte vóór de opening van het onderzoek. De Commissie moest in het inleidingsdocument gebruikmaken van verscheidene databanken zoals Eurostat, GTA en S&P Global Mobility, omdat al de informatie die de Commissie voor haar beoordeling nodig had, niet in één enkele databank beschikbaar was. Het feit dat de verkoophoeveelheden van de bedrijfstak van de Unie niet op dezelfde databank waren gebaseerd als de verkoopprijzen, betekent niet dat de beoordeling van de Commissie niet objectief was. Zoals toegelicht in het inleidingsdocument, werd in de databank die de Commissie gebruikte voor de beoordeling van de prijstrend van de bedrijfstak van de Unie, de herkomst van de wagen niet aangeduid. Dit was met name van belang voor de door Tesla geproduceerde batterijvoertuigen waarvan bepaalde modellen zowel in de VRC als in de Unie konden zijn geproduceerd. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(128) De Chinese overheid en de CCCME verzochten de Commissie i) nadere details te verstrekken over de gegevensmodules en verslagen van S&P Global Mobility die de Commissie in het inleidingsdocument had gebruikt, met name met betrekking tot de methode van S&P Global Mobility voor de verzameling van gegevens over de verkoophoeveelheden en -waarde, met inbegrip van de basis van de gegevensverzameling, de bron en het feit of de gegevens ramingen bevatten en zo ja, de aard van de ramingen, en ii) de onderliggende gegevens van S&P Global Mobility bekend te maken die de Commissie op basis van specifieke parameters heeft gesorteerd/geselecteerd. Voorts werd gesteld dat hoewel S&P Global Mobility een databank tegen betaling was, deze gelijk kon worden gesteld aan GTA en dat, aangezien de Commissie in antidumpingonderzoeken gedetailleerde gegevens van GTA bekendmaakt (in het kader van de selectie van het representatieve land), zij net als in het geval van GTA gedetailleerde gegevens ten aanzien van de modules van S&P Global Mobility moet verstrekken. De CCCME voerde bovendien aan dat de onderliggende gegevens van S&P Global Mobility en informatie ten aanzien van de bron en methode die werden gebruikt voor gegevensverzameling op het gebied van de verkoophoeveelheden en -waarde van batterijvoertuigen en de herkomst ervan van cruciaal belang zijn om belanghebbenden in staat te stellen de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van de door de Commissie gebruikte gegevens te verifiëren. De CCCME stelde dat het niet duidelijk was of de gegevens van S&P Global Mobility tussen de twee door de Commissie gebruikte modules overeenstemden en überhaupt betrekking hadden op de gehele verkoop van in de VRC en in de Unie geproduceerde batterijvoertuigen in de Unie.

(129) Zoals toegelicht in het inleidingsdocument, gebruikte de Commissie twee gegevensmodules van S&P Global Mobility om de invoer van Chinese batterijvoertuigen in de Unie te beoordelen. Eén gegevensmodule (module 1) was gebaseerd op gegevens met betrekking tot productiehoeveelheden voor verkoop op de markt van de Unie. Aan de hand van deze module kon de Commissie de exacte productielocatie van een bepaald model batterijvoertuig dat voor verkoop op de markt van de Unie bestemd was, identificeren. Dit was met name relevant voor modellen batterijvoertuigen die op de markt van de Unie werden verkocht maar in diverse landen werden geproduceerd (niet alleen in de VRC), zoals modellen van Tesla. Een andere gegevensmodule (module 2) was gebaseerd op gegevens met betrekking tot de verkoop van batterijvoertuigen op de markt van de Unie. Aan de hand van deze module was het daarentegen niet mogelijk om de exacte productielocatie van een bepaald model te identificeren. Zoals door de Chinese overheid werd benadrukt, is S&P Global Mobility een databank tegen betaling en daarom kon de Commissie de onderliggende gegevens niet bekendmaken. Het gegevensniveau in S&P Global Mobility (productie voor verkoop in de Unie per producent, model enz.) is niet vergelijkbaar met de aan GTA ontleende informatie die de Commissie voor de selectie van het representatieve land in antidumpingonderzoeken bekendmaakt (invoergegevens). Niettemin kunnen de Chinese overheid en de CCCME de gegevens van S&P Global Mobility kopen. In elk geval merkte de Commissie op dat de CCCME al toegang had tot de gegevens van module 2 van S&P Global Mobility, aangezien deze gegevens werden gebruikt in de analyse in bijlage I van de op 20 december 2023 door de CCCME ingediende opmerkingen. Derhalve werd dit verzoek afgewezen.

(130) De CCCME stelde dat de Commissie in het inleidingsdocument de batterijvoertuigen van de Unie in verschillende segmenten had ingedeeld, maar geen informatie verstrekte over de Chinese batterijvoertuigen en over het feit of zij vergelijkbaar waren met de batterijvoertuigen van de Unie in elk segment. Voorts stelde de CCCME dat in het inleidingsdocument geen rekening werd gehouden met de concurrentie en substitueerbaarheid tussen de Chinese batterijvoertuigen en de door de producenten in de Unie geproduceerde batterijvoertuigen in de Unie in elk segment. Bovendien stelde de CCCME dat er in elk segment sprake kon zijn van verschillende modellen en carrosserietypen batterijvoertuigen zoals personenwagens en SUV's, en dat dit verschil in carrosserietype van invloed was op de vergelijkbaarheid van de prijzen en dat door dit verschil, naast andere factoren, modellen batterijvoertuigen binnen een bepaald segment waarschijnlijk ook niet te vergelijken zijn.

(131) In dit onderzoek waren de segmenten (uitgedrukt in productsoorten) die de Commissie voor de prijsvergelijking gebruikte, niet door haar samengesteld. De informatie over segmenten was beschikbaar in de aan S&P Global Mobility ontleende gegevens, omdat alle op de markt van de Unie verkochte batterijvoertuigen door andere derden zoals producenten, handelaren, verhuurbedrijven enz. in die segmenten worden ingedeeld. Deze segmenten hebben betrekking op zowel door de bedrijfstak van de Unie geproduceerde batterijvoertuigen als uit de VRC ingevoerde batterijvoertuigen. Voorts was de Commissie in het inleidingsdocument niet verplicht een uitvoerige vergelijking tussen Chinese ingevoerde batterijvoertuigen en door de bedrijfstak van de Unie geproduceerde batterijvoertuigen te maken. Deze vergelijking wordt gemaakt tijdens het onderzoek op basis van PCN's die de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie moeten indienen. Het argument werd derhalve afgewezen.

(132) De Chinese overheid en de CCCME voerden aan dat de Commissie voor de ontwikkeling van Chinese prijzen van batterijvoertuigen op de markt van de Unie gebruik had gemaakt van de gegevens van Eurostat die eigen invoer door de bedrijfstak van de Unie bevatten en concludeerde dat de prijzen met 2 % afnamen in de periode tussen 2020 en de eerste helft van 2023, maar voorbijging aan het feit dat de gegevens van S&P Global Mobility wezen op een toename van 3 % in de gewogen gemiddelde verkoopprijs van de Chinese invoer van batterijvoertuigen tussen 2022 en de eerste helft van 2023. Voorts stelde de Chinese overheid ook dat omdat de meeste invoer uit de VRC tegen verrekenprijzen door de bedrijfstak van de Unie plaatsvond, de Chinese invoerprijzen voor batterijvoertuigen niet op zinvolle wijze op basis van de gegevens van Eurostat konden worden beoordeeld.

(133) De Commissie merkte op dat de Chinese overheid tegenstrijdige argumenten verstrekte. Enerzijds stelde zij dat de vergelijking door de Commissie van gemiddelde prijzen in een periode van een half jaar met gemiddelde prijzen over één jaar niet objectief was, zoals toegelicht in overweging 124, en anderzijds bekritiseerde zij de Commissie omdat zij in haar analyse geen rekening hield met de prijsstijging in de eerste helft van 2023 vergeleken met 2022. Voorts moest de Commissie bij de beoordeling van de trend van de invoerprijzen rekening houden met alle invoer uit de VRC, ook de invoer die tegen verrekenprijzen plaatsvond. Bovendien werd in de gegevens van S&P Global Mobility niet de prijs van de invoer uit de VRC vermeld, maar de gewogen gemiddelde prijs voor de eindafnemer van uit de VRC ingevoerde batterijvoertuigen. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(134) De Chinese overheid stelde dat de gewogen gemiddelde invoerprijs per eenheid op basis van Eurostat was losgekoppeld van de werkelijke verkoopprijs van de batterijvoertuigen voor de afnemer volgens S&P Global Mobility en dat dit er daarom op wees dat de beoordeling van prijzen in het inleidingsdocument niet objectief was of op positief bewijsmateriaal was gebaseerd.

(135) De prijzen in de twee databanken Eurostat en S&P Global Mobility zijn verschillend, omdat het prijzen zijn voor verschillende soorten afnemers en op verschillende handelsniveaus. Het argument werd derhalve afgewezen.

(136) De Chinese overheid stelde dat de verklaring van de Commissie in het inleidingsdocument dat module 2 van S&P Global Mobility die werd gebruikt voor de vergelijking van prijzen tussen de bedrijfstak van de Unie en de Chinese invoer, het merendeel van de verkoop van alle batterijvoertuigen op de markt van de Unie in de belangrijkste lidstaten bevatte, twijfel deed rijzen over het toepassingsgebied en de dekking van de gegevens van S&P Global Mobility. Dit argument werd herhaald door de CCCME die de Commissie verder verzocht haar keuze van gegevensbronnen en de representativiteit van de gebruikte gegevens toe te lichten.

(137) De Commissie was het niet met dit argument eens. De Commissie was niet verplicht in het inleidingsdocument een prijsvergelijking van alle batterijvoertuigen van de bedrijfstak en de Chinese batterijvoertuigen te maken. Zoals toegelicht in het inleidingsdocument, bevatte module 2 van S&P Global Mobility het merendeel van de verkoop van alle batterijvoertuigen op de markt van de Unie in de belangrijkste lidstaten en waren deze gegevens daarom representatief. Voorts beschikte de Commissie, aangezien het onderzoek ambtshalve was geopend, in het inleidingsdocument niet over gegevens van de bedrijfstak van de Unie en maakte zij daarom gebruik van de best beschikbare informatie voor de prijsvergelijking, namelijk de gegevens van S&P Global Mobility, die een betrouwbare bron van informatie is die door autofabrikanten wordt gebruikt.

(138) Bovendien stelden de Chinese overheid en de CCCME dat zij, aangezien de Commissie de hoeveelheden in de VRC en in de Unie geproduceerde batterijvoertuigen die werden beoordeeld voor de prijseffecten als geheel en per segment niet bekendmaakte, niet konden beoordelen of het berekende prijsverschil per segment of in het algemeen representatief was.

(139) De Commissie voerde in het inleidingsdocument geen prijsbeoordeling per segment uit in de zin van segmentatie van de markt uit. De Commissie gebruikte de segmentfactor voor de prijsvergelijking in de zin van productsoorten om, bij gebrek aan andere beschikbare informatie in dit opzicht, te komen tot een zinvolle vergelijking gelet op de verschillende modellen batterijvoertuigen die op de markt van de Unie werden verkocht. De Commissie hoefde daarom de hoeveelheden in de VRC en in de Unie geproduceerde batterijvoertuigen die voor de prijseffecten werden beoordeeld, niet bekend te maken. Het argument werd daarom van de hand gewezen.

(140) Voorts voerde de Chinese overheid aan dat de Commissie niet specificeerde of de door de Commissie aangeduide segmenten personenwagens die voor de prijsvergelijking werden beoordeeld, door haar waren samengesteld of ook door S&P Global Mobility werden gebruikt.

(141) De Commissie herinnerde eraan dat de informatie over de segmenten in module 2 van S&P Global Mobility beschikbaar was.

(142) De Chinese overheid en de CCCME stelden ook dat in het inleidingsdocument voor bepaalde segmenten geen prijsvergelijking was verstrekt en dat geen toelichting over de uitsluiting ervan was gegeven. De Chinese overheid en de CCCME voerden voorts aan dat indien Chinese batterijvoertuigen niet in die segmenten op de markt van de Unie werden verkocht, die soorten batterijvoertuigen van de productomschrijving moesten worden uitgesloten.

(143) Zoals toegelicht in overweging 139, maakte de Commissie geen prijsvergelijking per segment in de zin van segmentatie. Bovendien had het onderzoek betrekking op alle elektrische batterijvoertuigen en daarom was het irrelevant of de Chinese producenten-exporteurs batterijvoertuigen niet in bepaalde segmenten op de markt van de Unie invoerden. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(144) De Chinese overheid en de CCCME stelden dat de Commissie in haar prijsvergelijking rekening had moeten houden met andere factoren die van invloed zijn op de vergelijkbaarheid, zoals de verschillen in hoeveelheden aan de afnemers verkochte batterijvoertuigen en het handelsniveau.

(145) De Commissie is in het inleidingsdocument niet verplicht een prijsvergelijking te maken die rekening houdt met alle factoren die van invloed zijn op de vergelijkbaarheid, aangezien de Commissie zulke gedetailleerde informatie niet vóór de opening van het onderzoek hoeft te beoordelen. Deze beoordeling wordt tijdens het onderzoek verricht op basis van de gedetailleerde informatie van de door de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. Het argument werd derhalve afgewezen.

(146) De Chinese overheid, de CCCME en onderneming 24 stelden dat de prijsvergelijking van de Commissie in het inleidingsdocument niet objectief was, omdat de verkoop door Tesla er niet in was opgenomen, terwijl deze verkoop aanzienlijk was.

(147) De Commissie was het niet met dit argument eens. Zoals toegelicht in het inleidingsdocument, werd de herkomst van de verkoop door Tesla op de markt van de Unie niet in de door de Commissie voor de prijsvergelijking gebruikte databank van S&P Global Mobility vermeld. Bovendien was de Commissie niet verplicht in het inleidingsdocument een prijsvergelijking van alle verkoop voor uitvoer en alle verkoop door de bedrijfstak van de Unie te maken. De informatie in het inleidingsdocument is gebaseerd op de informatie waarover de Commissie vóór de opening van het onderzoek redelijkerwijs beschikte. Het argument werd derhalve afgewezen.

(148) De Chinese overheid stelde dat de Commissie in het inleidingsdocument een prijsvergelijking voor 2022 en de eerste helft van 2023 maakte en geen rekening hield met de gegevens voor 2020 en 2021, noch met de wisselwerking tussen de prijzen van de in de VRC en in de Unie geproduceerde batterijvoertuigen in de loop der tijd en verwees in dit opzicht naar de verslagen van de Beroepsinstantie in de VRC – HP-SSST (EU en Japan) ([18]). De CCCME herhaalde dit argument in zijn opmerkingen van 20 december 2023 en verwees ook naar het panelverslag in Marokko – Definitieve antidumpingmaatregelen voor schriften (Tunesië) ([19]).

([18]) Verslagen van de Beroepsinstantie, de VRC – Maatregelen tot instelling van antidumpingrechten op hoogwaardige roestvrijstalen naadloze buizen ("HP-SSST") uit Japan / de VRC – Maatregelen tot instelling van antidumpingrechten op hoogwaardige roestvrijstalen naadloze buizen ("HP-SSST") uit de Europese Unie, WT/DS454/AB/R en Add.1 / WT/DS460/AB/R en Add.1, vastgesteld op 28 oktober 2015, DSR 2015:IX, blz. 4573, punten 5.159 en 5.160.

([19]) Panelverslag, Marokko – Definitieve antidumpingmaatregelen voor schoolschriften uit Tunesië, WT/DS578/R en Add.1, verspreid onder WTO-leden op 27 juli 2021, beroep aangetekend op 28 juli 2021, punten 7.218 tot en met 7.220.

(149) De Commissie merkte op dat de twee WTO-verslagen verwezen naar de prijsanalyse die tijdens een onderzoek was verricht en niet naar een analyse in een klacht of een inleidingsdocument, waarbij het bewijsniveau lager is. De Commissie was van oordeel dat de prijsanalyse in het inleidingsdocument voldoende was vóór de opening van het onderzoek. Tijdens het onderzoek wordt een uitvoerigere analyse verricht op basis van de informatie van de door de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. Het argument werd derhalve afgewezen.

(150) De Chinese overheid en de CCCME stelden ook dat de Commissie voor de prijsvergelijking geen rekening hield met de invoer door de producenten van batterijvoertuigen in de Unie en dat de prijsstellingsstrategie van de producenten in de Unie voor de in de VRC geproduceerde batterijvoertuigen waarschijnlijk door de algemene bedrijfsstrategie van de producenten in de Unie werd beïnvloed.

(151) Wat de prijsvergelijking betreft, sloot de Commissie alleen de verkoop door Tesla hiervan uit, omdat op grond van de informatie die zij tot haar beschikking had, geen onderscheid kon worden gemaakt tussen de batterijvoertuigen die door Tesla in de VRC werden geproduceerd en degene die in de Unie werden geproduceerd, zoals toegelicht in overweging 147. Voorts merkte de Commissie op dat de Chinese overheid en de CCCME hun argument met betrekking tot de prijsstellingsstrategie van de bedrijfstak van de Unie niet hebben gestaafd. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(152) De Chinese overheid en de CCCME stelden ook dat de Commissie bij de prijsvergelijking geen rekening hield met de merkfactor, zonder daarbij toe te lichten hoe de Commissie een dergelijke factor bij haar prijsvergelijking in aanmerking moest nemen. Voorts stelden de Chinese overheid en de CCCME ook dat de stijging van de verkoopprijzen van bedrijfstak van de Unie in samenhang met de toegenomen verkoophoeveelheden twijfels deed rijzen over de mate waarin Chinese batterijvoertuigen met de bedrijfstak van de Unie concurreren en dat de vermeende lagere prijzen van de Chinese invoer van batterijvoertuigen op zich geen aanwijzing vormen van prijsverhoging of prijsverlaging. De Chinese overheid en de CCCME stelden dat het panel in Marokko – Definitieve antidumpingmaatregelen voor schriften (Tunesië) ([20]) opmerkte dat voor een onderzoek van prijseffecten een onderzoeksautoriteit rekening moet houden met de verschillen tussen de drie prijseffecten, aangezien andere elementen relevant zijn voor de beoordeling van significante prijsonderbieding dan het geval is voor de beoordeling van significante prijsverhoging of prijsverlaging. De Chinese overheid en de CCCME merkten voorts op dat geen onafhankelijke analyse van prijsverhoging en prijsverlaging was verricht en dat de bewering van prijsverlaging ongegrond was, aangezien de prijzen van de bedrijfstak van de Unie in de beoordelingsperiode toenamen. Onderneming 24 voegde ook i) marktsegmenten en ii) andere factoren die van invloed zijn op de concurrentiedynamiek in de automobielsector, zonder evenwel deze te specificeren, als factoren toe die de Commissie in het inleidingsdocument niet in aanmerking had genomen voor de prijsanalyse.

(153) De Commissie was van oordeel in het inleidingsdocument voldoende informatie over prijzen te hebben verstrekt die was gebaseerd op de informatie waarover de Commissie redelijkerwijs beschikte vóór de opening van het onderzoek. De Commissie verricht tijdens het onderzoek een uitvoerige analyse van de prijzen op basis van de informatie van de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(154) Wat de beoordeling van de vermeende kwetsbaarheid van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie betreft, stelden de Chinese overheid en de CCCME dat i) de Commissie zich in het inleidingsdocument op selectieve wijze richtte op specifieke economische indicatoren van de bedrijfstak van de Unie, zoals productiehoeveelheden, verkoophoeveelheden, marktaandeel, verkoopprijzen en werkgelegenheid, terwijl werd voorbijgegaan aan andere indicatoren die van cruciaal belang zijn voor de evaluatie van de situatie en de vooruitzichten van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie, zoals productiecapaciteit, bezettingsgraad, productiekosten, factoren van invloed op verkoopprijzen, winstgevendheid en rendement van investeringen, ii) de door de Commissie in het inleidingsdocument gebruikte indicatoren op een gezonde bedrijfstak van de Unie wezen, aangezien de bedrijfstak van de Unie het grootste marktaandeel bezat in de beoordelingsperiode en dat de marginale daling van het marktaandeel in een periode van zes maanden geen betrouwbare indicator was voor kwetsbaarheid, aangezien de producenten van batterijvoertuigen in de Unie hun volledige toenemende productie met succes verkochten en tegelijkertijd een aanzienlijke omzetgroei op een zich uitbreidende markt doormaakten, iii) de verkoop door de bedrijfstak van de Unie tussen 2020 en 2022 sneller toenam dan het verbruik in de Unie, iv) de verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Unie die met 30 % stegen erop wezen dat de producenten in de Unie in staat waren hun marktaandeel te behouden en prijzen te verhogen ondanks de Chinese invoer van batterijvoertuigen, v) de toenemende werkgelegenheid aantoonde dat de bedrijfstak van de Unie optimistisch is over de vooruitzichten in de toekomst en vi) de uitvoer van de bedrijfstak van de Unie toenam. Onderneming 24 voerde ook aan dat de bedrijfstak van de Unie zich in een kwetsbare positie bevond, maar juist groeide, aangezien de gegevens over verkoophoeveelheden, productie en uitvoer een positieve trend vertoonden, terwijl de gegevens over het marktaandeel niet op een duidelijke trend wezen hoewel de marktpositie sinds 2021 was verbeterd.

([20]) Panelverslag, Marokko – Definitieve antidumpingmaatregelen voor schriften (Tunesië), punten 7.195 en 7.196.

(155) De Commissie presenteerde in het inleidingsdocument de informatie die openbaar beschikbaar was, aangezien het onderzoek ambtshalve werd geopend. De Commissie was van oordeel in het inleidingsdocument voldoende informatie over de kwetsbaarheid van de bedrijfstak van de Unie te hebben verstrekt. Met name lichtte de Commissie toe dat de situatie van de bedrijfstak van de Unie niet wees op het bestaan van aanmerkelijke schade die door invoer uit de VRC zou worden veroorzaakt. De Chinese exporteurs hebben echter hun penetratie op de markt van de Unie in zeer korte tijd aanzienlijk vergroot, tegen aanzienlijk lagere prijzen vergeleken met de prijzen van de bedrijfstak van de Unie, waardoor prijzen worden gedrukt of prijsstijgingen die anders zouden hebben plaatsgevonden, worden verhinderd en bijgevolg de verkoop, marktaandelen en winstmarges in de Unie onder aanzienlijke druk komen te staan. Dit is met name van belang in een context waarin de bedrijfstak van de Unie grotere verkoophoeveelheden op de markt voor batterijvoertuigen zal moeten realiseren om de zware investeringen te absorberen die nodig zijn om tijdens de transitie naar volledige elektrificatie concurrerend te blijven. De toename van de laaggeprijsde invoer van batterijvoertuigen van oorsprong uit de Volksrepubliek China, die een aanzienlijk marktaandeel verwerft op een groeiende markt, zou de bedrijfstak van de Unie zware verliezen doen lijden die snel onhoudbaar kunnen worden.

(156) Wat de dreiging van schade betreft, stelden de Chinese overheid en de CCCME dat de Commissie bewijs noch toelichting had verstrekt ten aanzien van het wettelijke vereiste in de aanhef van artikel 8, lid 8, van de basisverordening over de verandering van omstandigheden waardoor een situatie zou ontstaan waarin de schade duidelijk te voorzien en ophanden is en dat de Commissie geen prospectieve analyse had verricht.

(157) In het inleidingsdocument verstrekte de Commissie niettemin voldoende bewijs dat erop wees dat de ontwikkeling van de invoer met subsidiëring een onmiddellijke dreiging van schade voor een reeds kwetsbare bedrijfstak van de Unie zou vormen. Met name verstrekte de Commissie bewijs dat de combinatie van grote hoeveelheden en marktaandelen tegen zeer lage prijzen van Chinese batterijvoertuigen het voortbestaan van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie in gevaar kon brengen. De Chinese producenten-exporteurs van batterijvoertuigen beschouwen de markt van de Unie als zeer aantrekkelijk gezien de duidelijke routekaart naar elektrificatie, omvang en prijzen. Wat de prospectieve analyse betreft, merkte de Commissie voorts op dat een analyse van dreiging van schade prospectief van aard is en dat de elementenanalyse in afdeling 6 van het inleidingsdocument een prospectieve analyse vormt. Het argument werd derhalve afgewezen.

(158) De Chinese overheid en de CCCME stelden dat de Commissie voor de evaluatie van de toename van de Chinese invoer in het inleidingsdocument alleen rekening hield met het marktaandeel van Chinese merken, terwijl zij alle invoer uit de VRC had moeten meetellen.

(159) De Commissie is het niet met dit argument eens. De Commissie berekende het marktaandeel van alle invoer uit de VRC in de afdeling "Schade" in het inleidingsdocument. In de afdeling "Dreiging van schade" werd de informatie over het in de afdeling "Schade" vermelde marktaandeel aangevuld waarbij de Commissie toelichtte dat de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC kon worden uitgesplitst in drie categorieën, zoals Europese merken, Amerikaanse merken en Chinese merken, waarbij zij ook het marktaandeel van de Chinese merken verstrekte. Het argument werd derhalve afgewezen.

(160) Onderneming 24 stelde dat de Commissie in het inleidingsdocument de methode voor de berekening van de aanzienlijke toename van invoer met subsidiëring op de markt van de Unie niet naar behoren had toegelicht. Met name voerde onderneming 24 aan dat de Commissie zich in hoge mate baseerde op de uitvoergegevens van Chinese batterijvoertuigen van GTA en de onderliggende methode van de databank niet toelichtte gelet op de aanzienlijke verschillen tussen de gegevens van GTA en andere bronnen zoals Eurostat en S&P Global Mobility.

(161) De Commissie was het niet eens met de ongefundeerde conclusie van onderneming 24 dat zij zich in hoge mate baseerde op de gegevens van GTA voor de beoordeling van de toename van invoer met subsidiëring in de Unie. Voorts was het niet duidelijk welke methode de Commissie had moeten toelichten wat betreft GTA. De Commissie gebruikte drie informatiebronnen die zij vóór de opening van het onderzoek tot haar beschikking had voor het beoordelen van de toename van de invoer/uitvoer van Chinese batterijvoertuigen in de Unie: Eurostat, S&P Global Mobility en GTA. De Commissie hechtte bij haar beoordeling geen bijzonder gewicht aan een van deze databanken. Zoals benadrukt door onderneming 24 zelf, werden door GTA de gegevens van Chinese uitvoer op de markt van de Unie gerapporteerd. De gegevens van Chinese invoer op de markt van de Unie werden door Eurostat gerapporteerd. De uitvoerhoeveelheden kunnen verschillen van de invoerhoeveelheden, met name in gevallen waar de gegevens door verschillende douaneautoriteiten worden verstrekt. Het argument werd derhalve afgewezen.

(162) De Chinese overheid stelde dat het marktaandeel van de Chinese merken dat de Commissie op basis van een mix van gegevensbronnen berekende, doelbewust hoger leek te worden geschat om de valse indruk te wekken van een aanzienlijke toename van Chinese merken in de Unie, aangezien het door de Commissie berekende marktaandeel hoger was dan het respectieve door ACEA gerapporteerde marktaandeel.

(163) De Commissie was het niet met dit argument eens. De Commissie kan niet ingaan op de door ACEA ingediende gegevens over het marktaandeel en diens bronnen en methode, aangezien zij geen toegang had tot de gedetailleerde reeks gegevens die ACEA in dit opzicht heeft gebruikt. Niettemin blijkt dat ACEA, bij het vergelijken van het door haar gerapporteerde marktaandeel met het door de Commissie berekende marktaandeel voor de Chinese merken, de invoer van de Chinese Geely Group, met name de verkoop door Polestar, niet in haar berekening had meegenomen.

(164) De Chinese overheid en de CCCME stelden dat de beoordeling van de Commissie niet objectief was, omdat de eigen invoer door de bedrijfstak van de Unie van de beoordeling van de toekomstige toename van de Chinese invoer alsook van de beoordeling van de verkoophoeveelheden van de Unie werd uitgesloten.

(165) De invoer door de bedrijfstak van de Unie werd niet van de beoordeling van de toekomstige toename van de Chinese invoer uitgesloten. Bovendien moeten de verkoophoeveelheden van de bedrijfstak van de Unie bij de schadeanalyse alleen de hoeveelheden in de Unie geproduceerde batterijvoertuigen omvatten, aangezien de hoeveelheden uit de VRC ingevoerde batterijvoertuigen in feite wederverkoop van de bedrijfstak van de Unie op de markt van de Unie vormen, omdat de bedrijfstak van de Unie voor deze vorm van verkoop als handelaar op de markt van de Unie optreedt en niet als producent. Het argument werd derhalve afgewezen.

(166) De Chinese overheid en onderneming 24 stelden dat de Commissie geen objectief onderzoek verrichtte, omdat de beoordeling van de Chinese invoer van batterijvoertuigen, in tegenstelling tot de prijseffectanalyse, niet per segment had plaatsgevonden.

(167) In het inleidingsdocument heeft de Commissie geen prijseffectanalyse per segment uitgevoerd. De Commissie vergeleek eenvoudigweg prijzen van de batterijvoertuigen van de bedrijfstak van de Unie met de Chinese batterijvoertuigen in verschillende segmenten in de zin van productsoorten om te komen tot een zinvolle prijsvergelijking gelet op de verschillende soorten door de bedrijfstak van de Unie verkochte batterijvoertuigen. Het argument werd derhalve afgewezen.

(168) Wat het marktaandeel van Chinese merken op basis van S&P Global Mobility in het inleidingsdocument betreft, verzocht de Chinese overheid de Commissie i) te bevestigen of de verstrekte orden van grootte van het marktaandeel juist waren en ii) te verduidelijken waarom orden van grootte werden verstrekt terwijl de Commissie volgens het inleidingsdocument over de exacte gegevens beschikte en het exacte marktaandeel van Chinese merken voor 2021 werd verstrekt (namelijk 3 %).

(169) Het marktaandeel van Chinese merken werd in orden van grootte verstrekt, omdat de Commissie twee gegevensmodules van S&P Global Mobility gebruikte waarvan de grondslag voor de gegevensverzameling verschilde, zoals duidelijk werd toegelicht in het inleidingsdocument. De door de Commissie verstrekte orden van grootte waren een weergave van het resultaat van de berekening van de marktaandelen op basis van deze twee modules. Voor 2021 verstrekte de Commissie geen orde van grootte, omdat het resultaat van de berekening van het marktaandeel gelijk was voor beide gegevensmodules.

(170) De Chinese overheid en de CCCME stelden ook dat de beweringen van de Commissie over de Chinese overcapaciteit onjuist waren en dat een aanzienlijk deel van de productiecapaciteit voor batterijvoertuigen in de VRC aan de productie van batterijvoertuigen van de Unie kon worden toegeschreven. Onderneming 24 stelde dat de analyse van de reservecapaciteit in de VRC niet gedetailleerd was, omdat geen rekening werd gehouden met de verschillende segmenten op de markt en de beleidsontwikkelingen in de VRC en in derde landen waardoor de vraag naar batterijvoertuigen in de toekomst in alle segmenten zal stijgen. Voorts voerden de Chinese overheid en de CCCME aan dat de Commissie de verwachte groei van de Chinese binnenlandse vraag niet had beoordeeld, hoewel de VRC 's werelds grootste markt voor batterijvoertuigen is, en dat het grootste deel van de productie van batterijvoertuigen in de VRC voor de Chinese binnenlandse markt en de absorptiecapaciteit van andere markten bestemd was. Onderneming 24 voerde aan dat de Commissie de ontwikkelingen en trends op markten voor batterijvoertuigen in derde landen onvoldoende had beoordeeld.

(171) De Commissie was van oordeel in het inleidingsdocument voldoende informatie over capaciteit en reservecapaciteit in de VRC te hebben verstrekt. Met name lichtte de Commissie toe dat de reservecapaciteit in de VRC volgens verschillende bronnen ongeveer 50 % bedraagt en naar verwachting in de toekomst zal toenemen naarmate meer fabrieken worden gebouwd. Hoewel de VRC inderdaad de grootste markt voor batterijvoertuigen is, is deze ook op uitvoer gericht. Een groot aantal Chinese producenten van batterijvoertuigen hebben publiekelijk blijk gegeven van hun belangstelling om batterijvoertuigen naar de Unie uit te voeren en bouwen hun modellen batterijvoertuigen specifiek voor de markt van de Unie, zoals werd toegelicht in het inleidingsdocument. Voorts lichtte de Commissie in het inleidingsdocument toe dat de op twee na grootste markt voor batterijvoertuigen, na de VRC en de Unie, de VS was, die daadwerkelijk gesloten was voor de Chinese producenten-exporteurs gezien de totale som van invoerrechten van 27,5 % (2,5 % douanerechten en 25 % rechten ([21]) op basis van artikel 301 van de Trade Act (Handelswet) van 1974 ([22]). Andere kleinere markten zoals Turkije en India hadden ook hoge invoerrechten voor de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC. De Commissie zal tijdens het onderzoek de absorptiecapaciteit van andere markten voor de Chinese reservecapaciteit uitvoerig beoordelen.

(172) De CCCME stelde dat de Commissie niet was nagegaan of de Chinese invoer van batterijvoertuigen en de batterijvoertuigen van de Unie zodanig met elkaar concurreren en onderling vervangbaar zijn dat de eerstgenoemde de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie schade kan dreigen te berokkenen. De CCCME verwees in dit opzicht naar het verslag van de Beroepsinstantie in de VRC – HP-SSST (Japan en EU) ([23]).

(173) De Commissie merkte op dat dit verslag verwees naar de respectieve beoordeling die de Commissie tijdens een onderzoek moet verrichten, maar niet bij een klacht of in een inleidingsdocument, waarbij het bewijsniveau lager is dan bij een onderzoek. Voorts toonde de Commissie in het inleidingsdocument in afdeling 5.4.2 de prijsvergelijking tussen Chinese batterijvoertuigen en batterijvoertuigen van de Unie per segment in de zin van productsoorten, lichtte zij in afdeling 5.4.4 de componenten van de productiekosten van batterijvoertuigen toe, die gelijk zijn voor de Chinese producenten-exporteurs en de producenten in de Unie, concludeerde zij in afdeling 5.5 dat de Chinese producenten van batterijvoertuigen hun penetratie op de markt van de Unie in zeer korte tijd aanzienlijk hebben vergroot, tegen aanzienlijk lagere prijzen vergeleken met de prijzen van de bedrijfstak van de Unie en lichtte zij in afdelingen 6.2 en 6.3 toe waarom de markt van de Unie aantrekkelijk is voor Chinese producenten, met name voor bepaalde Chinese producenten-exporteurs die de Commissie in afdeling 6.3 vermeldde. Bovendien lichtte de Commissie in afdeling 7.1 over het oorzakelijk verband toe dat het door de aanwezigheid van Chinese personenwagens op de markt van de Unie in grote hoeveelheden tegen aanzienlijk lagere prijzen dan de prijzen van de bedrijfstak van de Unie, niet mogelijk is voor de bedrijfstak van de Unie om een degelijke bedrijfstak voor batterijvoertuigen op de markt van de Unie op te bouwen. Daarom was in de fase van de opening voldoende bewijsmateriaal voorhanden dat erop wees dat de Chinese batterijvoertuigen en de batterijvoertuigen van de Unie direct met elkaar concurreren en onderling vervangbaar zijn. Het argument werd derhalve afgewezen.

(174) Onderneming 24 voerde aan dat er geen bewijsmateriaal was waaruit bleek dat de invoer van batterijvoertuigen met beweerde subsidiëring uit de VRC aanmerkelijke schade aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie dreigde toe te brengen, rekening houdend met i) de groeiende bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie, die volgens onderneming 24 niet in een kwetsbare positie verkeerde, ii) de verwachte groei van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie en iii) de ontwikkeling van de invoer uit andere derde landen. Onderneming 24 stelde ook dat de Commissie geen rekening hield met de segmentatie van de markt voor personenwagens, terwijl dit element relevant is als toelichting op het feit dat lage prijzen van Chinese batterijvoertuigen in een bepaald marktsegment niet kunnen leiden tot beweerde dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie die in verschillende marktsegmenten actief is. Voorts stelde onderneming 24 dat, ook als sprake zou zijn van dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie, deze dreiging niet kon worden toegeschreven aan de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC, i) omdat grote delen van de bedrijfstak van de Unie gericht waren op voertuigen met verbrandingsmotor waarbij zij een concurrentievoorsprong hadden en pas onlangs in de markt voor batterijvoertuigen zijn beginnen te investeren, ii) vanwege lage investeringen in een wereldwijde toeleveringsketen voor elektrische batterijen en iii) vanwege het gebrek aan betaalbare grondstoffen voor de productie van batterijen en de hoge energieprijzen die werden verergerd door externe schokken, met name de Russische agressie tegen Oekraïne.

(175) De Chinese overheid stelde dat de Commissie geen behoorlijke beoordeling had verricht van i) de invoer uit derde landen, ii) de eigen invoer van batterijvoertuigen uit de VRC door producenten van batterijvoertuigen in de Unie – dit argument werd ook door de CCCME aangevoerd, en iii) de veranderingen in verbruikspatronen.

([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]) Verslag van de Beroepsinstantie, de VRC – HP-SSST (Japan en EU), punt 5.262.

(176) De CCCME stelde dat de Commissie niet naar behoren rekening had gehouden met andere bekende factoren die de producenten van batterijvoertuigen in de Unie in de toekomst schade kunnen toebrengen, zoals i) de afhankelijkheid van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie van batterijen en andere componenten in derde landen, wat hun concurrentievermogen in het algemeen aantast en ook in het geval van verstoringen van de toeleveringsketen zoals tijdens de COVID-19-pandemie en de oorlog tussen Rusland en Oekraïne, ii) de inflatoire druk en hoge energieprijzen in de Unie, iii) het Uniebeleid ter bevordering van biobrandstoffen, iv) de concurrentie tussen voertuigen met verbrandingsmotor en batterijvoertuigen, v) de aanloopfase van diverse producenten van batterijvoertuigen in de Unie en hun beperkte productieschaal en vi) het prijsstellingsbeleid van producenten van traditionele automerken in de Unie die batterijvoertuigen produceren alsook de concurrentie tussen producenten binnen de Unie.

(177) De bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie groeide inderdaad evenredig met de markt van de Unie, die een geleidelijke overgang van voertuigen met verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen maakt. De Commissie lichtte in het inleidingsdocument echter verder toe dat uit de beschikbare informatie bleek dat de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie dicht bij de rentabiliteitsdrempel zou zijn wat betreft de activiteiten op het gebied van batterijvoertuigen en naar verwachting rond 2025 een winstgevend niveau zou bereiken. De geringe prestaties van de bedrijfstak waren voornamelijk toe te schrijven aan de hoge batterijkosten en de kostbare O&O-inspanningen ten opzichte van nog steeds relatief lage hoeveelheden. De bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie moest continu investeren in met name batterijfabrieken en O&O voor nieuwe modellen batterijvoertuigen om concurrerend te blijven. Hoewel de situatie thans houdbaar is – aangezien de meeste producenten van batterijvoertuigen in de Unie dit kunnen compenseren met de hogere marges die zij behalen door de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotor –, zal deze mogelijkheid echter geleidelijk kleiner worden naarmate de markt van de Unie op volledige elektrificatie overgaat. De toekomstige winstgevendheid van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie zal met andere woorden in hoge mate afhangen van het zeker stellen van grote productie- en verkoophoeveelheden batterijvoertuigen. Voorts moest de bedrijfstak van de Unie, zoals werd toegelicht in het inleidingsdocument, de verkoop van batterijvoertuigen op de markt van de Unie in grote hoeveelheden blijven opvoeren. Door de aanwezigheid van Chinese personenwagens op de markt van de Unie in grote hoeveelheden tegen aanzienlijk lagere prijzen dan de prijzen van de bedrijfstak van de Unie, is het niet mogelijk voor de bedrijfstak van de Unie om een degelijke bedrijfstak voor batterijvoertuigen op de markt van de Unie op te bouwen.

(178) De gegevens in het inleidingsdocument zijn gebaseerd op de openbaar beschikbare informatie waar de Commissie vóór de opening van het onderzoek over beschikte. Vóór de opening van het onderzoek beschikte de Commissie niet over informatie die erop wees dat een analyse per segment nodig was. De Commissie heeft deze kwestie tijdens het onderzoek nader onderzocht en kwam tot de conclusie dat in dit geval een analyse per segment gerechtvaardigd noch passend was, zoals toegelicht in de overwegingen 1041 tot en met 1049.

(179) Voorts hoefde de Commissie in het inleidingsdocument geen uitputtende lijst van factoren op te nemen die dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie konden veroorzaken, aangezien het vereiste bewijsniveau in het inleidingsdocument aanzienlijk lager is dan tijdens het onderzoek tot instelling van compenserende maatregelen. De Commissie beoordeelde in het inleidingsdocument de ontwikkeling van de invoer uit derde landen en andere factoren die van invloed zijn op de prestaties van bedrijfstak van de Unie, zoals het tekort aan halfgeleiders, problemen bij het betrekking van voldoende grondstoffen en de laadinfrastructuur. Tijdens het onderzoek zal de Commissie zulke factoren uitvoerig beoordelen, zoals beschreven in afdeling 6.2. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

(180) Wat het belang van de Unie betreft, stelde de Chinese overheid, hoewel zij erkende dat de Commissie het belang van de Unie gewoonlijk niet in aanmerking nam voor de opening van een onderzoek, dat in dit onderzoek een dergelijke beoordeling relevant en passend zou zijn geweest, aangezien het onderzoek ambtshalve was geopend en niet door de producenten van batterijvoertuigen in de Unie leek te worden gesteund. De Chinese overheid was van oordeel dat de opening van dit onderzoek tegenstrijdig was voor de Unie en dat de instelling van maatregelen tegen het belang van de Unie zou indruisen, aangezien i) het onderzoek de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie niet ten goede zou komen en indien maatregelen zouden worden ingesteld, problemen rond betaalbaarheid en beschikbaarheid van batterijvoertuigen in de Unie zouden ontstaan, en ii) het onderzoek niet verenigbaar was met de klimaat- en groene-energiedoelstellingen van de Unie.

(181) Er is geen wettelijk vereiste om een beoordeling van het belang van de Unie in een klacht of in een inleidingsdocument voor ambtshalve geopende onderzoeken op te nemen. Voorts was de Commissie het sterk oneens met de argumenten van de Chinese overheid in overweging 180. De Commissie heeft tijdens het onderzoek de aspecten van het belang van de Unie uitvoerig aan de orde gesteld en haar bevindingen in de afdeling “Belang van de Unie” gepresenteerd.

(182) Het in het inleidingsdocument opgenomen bewijs bestond uit de informatie waar de Commissie vóór de opening van het onderzoek redelijkerwijs over beschikte. Aangezien het onderzoek ambtshalve werd geopend, had de Commissie geen toegang tot dezelfde informatie als wanneer een onderzoek op basis van een klacht wordt geopend. Bepaalde informatie zoals nauwkeurige gegevens over productiekosten en dus winstgevendheid is niet openbaar beschikbaar. Niettemin bevatte het inleidingsdocument voldoende bewijs dat wees op het bestaan van dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie en een oorzakelijk verband tussen de dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie en de Chinese invoer van batterijvoertuigen, die door de invoer met subsidiëring werd veroorzaakt. Daarom was de Commissie van oordeel dat zij overeenkomstig de basisverordening en de SCM-overeenkomst over voldoende bewijs van dreiging van schade als gevolg van invoer met subsidiëring beschikte.

1.6. Individueel onderzoek

(183) Tesla (Shanghai) Co. Ltd, een producent-exporteur in de VRC, diende op grond van artikel 27, lid 3, van de basisverordening een verzoek om individueel onderzoek in. Nadien diende hij ook antwoorden op de vragenlijst in. Dit verzoek wordt in dit stadium van de procedure in overweging genomen.

2. ONDERZOCHT PRODUCT, BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT

2.1. Onderzocht product

(184) Het onderzochte product betreft nieuwe batterijvoertuigen, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met uitzondering van voertuigen van de categorieën L6 en L7 overeenkomstig Verordening (EU) nr. 168/2013 ([24]), die uitsluitend door een of meer elektromotoren worden aangedreven (ongeacht het aantal wielen dat in beweging wordt gebracht), met inbegrip van voertuigen met een bereikvergroter in de vorm van een interne verbrandingsmotor (een hulpaggregaat), momenteel ingedeeld onder GN-code ex 8703 80 10 (Taric-code 8703 80 10 10) ("het onderzochte product"). Motorfietsen worden van dit onderzoek uitgesloten.

(185) In het bericht van inleiding was de expliciete verwijzing naar de bereikvergroter niet opgenomen in de definitie van het onderzochte product. De Commissie vond het echter nodig om te verduidelijken dat voertuigen met een bereikvergroter (een hulpaggregaat) bestaande uit een kleine interne verbrandingsmotor die is gekoppeld aan een elektrische generator die wordt gebruikt voor het opladen van de batterij terwijl het voertuig wordt aangedreven, ook een soort batterijvoertuig zijn. Dit type batterijvoertuigen heeft dezelfde fysieke kenmerken en toepassingen en concurreert met de andere typen batterijvoertuigen die geen bereikvergroter hebben. Tijdens de beoordelingsperiode werd dit type batterijvoertuigen in kleine hoeveelheden uit China ingevoerd en in de Unie geproduceerd. Daarom omvatte de analyse van de Commissie sinds de inleiding gegevens over dit type batterijvoertuigen.

2.2. Betrokken product

(186) Bij het betrokken product gaat het om het onderzochte product van oorsprong uit de VRC ("het betrokken product").

2.3. Soortgelijk product

(187) Uit het onderzoek is gebleken dat de volgende producten dezelfde fysische en technische basiseigenschappen hebben en voor dezelfde basisdoeleinden worden gebruikt:

het betrokken product bij uitvoer naar de Unie;

a) het onderzochte product dat in de VRC wordt geproduceerd en aldaar op de binnenlandse markt wordt verkocht; en

b) het onderzochte product dat in de Unie door de bedrijfstak van de Unie wordt geproduceerd en aldaar wordt verkocht.

(188) De Commissie heeft besloten dat die producten daarom in het kader van dit onderzoek soortgelijke producten zijn in de zin van artikel 2, punt c), van de basisverordening.

([24]) Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

2.4. **Opmerkingen over de productomschrijving**

(189) Opmerkingen over de productomschrijving werden ontvangen van Shanghai Yoyao Technology Co. Ltd. ("XEV") en Green World Mobility.

(190) XEV is een Chinese producent-exporteur van vierwielers die onder het merk "XEV" in de handel worden gebracht en naar de Unie worden uitgevoerd. Het voornaamste model ervan is de XEV YOYO.

(191) XEV betoogde dat de XEV YOYO een volledig elektrische vierwieler van categorie L7 is, volgens de voertuigcategorieën zoals omschreven in bijlage I van Verordening (EU) nr. 168/2013 ([25]). Als zodanig verschilt deze volgens XEV van motorvoertuigen voor het vervoer van passagiers en hun bagage, die "voertuigen van categorie M" worden genoemd volgens de voertuigcategorieën zoals gedefinieerd in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858 ([26]). Bovendien stelde XEV dat vierwielers van categorie L7 geen overeenkomsten vertonen met de onderzochte batterijvoertuigen, vanwege fysieke en technische verschillen. XEV voerde als verschillen aan dat het vermogen, de batterijcapaciteit, het maximumbereik, de ledige massa en de maximumsnelheid van de XEV YOYO kleiner waren dan die van sommige kleine batterijvoertuigen van categorie M, naast verschillende rijbewijsvereisten en verschillende afmetingen van de kentekenplaat. XEV stelde ook verschillende gebruikstoepassingen en percepties van de afnemers vast.

(192) Daarom verzocht XEV de Commissie te bevestigen dat vierwielers, zoals de XEV YOYO, in het kader van dit onderzoek niet als batterijvoertuigen worden beschouwd en derhalve niet onder de definitie van het onderzochte product vallen.

(193) De analyse van de Commissie bevestigde dat vierwielers (categorieën L6 en L7) inderdaad niet dezelfde fysieke en technische kenmerken hebben als de batterijvoertuigen waarop het onderzoek betrekking heeft. Met name worden vierwielers, wat de fysieke en technische kenmerken betreft, gedefinieerd door grenzen qua maximumsnelheid, gewicht, motorvermogen en zitplaatsen, terwijl voor batterijvoertuigen die onder het toepassingsgebied van het onderzoek vallen, geen sprake is van dergelijke grenzen. De Commissie concludeerde derhalve dat vierwielers niet tot het onderzochte product behoorden en daarom werden zij niet in het onderzoek opgenomen. Bijgevolg werd de uitvoer van vierwielers naar de Unie door onder meer XEV geacht niet onder dit onderzoek te vallen.

(194) Green World Mobility voert elektrische bromfietsen en bepaalde elektrische voertuigen die zijn ontworpen voor personen met een handicap uit de VRC in. Green World Mobility betoogde dat zulke voertuigen verschilden van die van het onderzochte product. Bromfietsen vielen namelijk in de categorie L6 zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 168/2013, terwijl de door Green World Mobility ingevoerde elektrische voertuigen die zijn ontworpen voor personen met een handicap in het verleden onder GN-code 8713 90 00 werden ingedeeld. De Nederlandse douaneautoriteiten deelden deze echter nadien in onder GN-code 8703 80 10. Zulke voertuigen kunnen maximaal slechts twee personen vervoeren en hebben een maximumsnelheid van 45 km/u op de openbare weg. Tot slot bevestigde Green World Mobility dat zij ook waren ingedeeld in de categorie L zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 168/2013.

(195) De analyse van de Commissie bevestigde dat bromfietsen en het soort elektrische voertuigen die zijn ontworpen voor personen met een handicap die door Green World Mobility worden ingevoerd, niet dezelfde fysieke en technische kenmerken hadden als batterijvoertuigen die onder het toepassingsgebied van het onderzoek vallen. De Commissie concludeerde derhalve dat deze producten niet tot het onderzochte product behoorden en daarom werden zij niet in het onderzoek opgenomen.

([25]) Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

([26]) Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

3. SUBSIDIËRING

3.1. Inleiding: Presentatie van plannen, projecten en andere documenten van de overheid

(196) Alvorens de beweerde subsidiëring in de vorm van specifieke subsidies of subsidieprogramma's te onderzoeken, heeft de Commissie plannen, projecten en andere documenten van de overheid die relevant zijn voor de analyse van de onderzochte subsidieprogramma's beoordeeld.

(197) Om te beginnen wees de Commissie erop dat de algemene economische structuur van de VRC wordt gekenmerkt door een bijzonder sterke rol van de staat, waarbij de overheidsinstanties op hun beurt worden gecontroleerd door de Chinese Communistische Partij ("CCP"), de regerende politieke entiteit van het land. Als gevolg daarvan opereren ondernemingen in de VRC in een specifieke omgeving die – in tegenstelling tot de westerse economieën waar de marktkrachten het dominerende principe van organisatie vormen – talrijke mechanismen omvat waarmee de Chinese overheid een aanzienlijke mate van zeggenschap over elk aspect van de economische activiteit in het land verwerft. Deze strenge controle verhindert dat marktdeelnemers zich gedragen als rationele marktdeelnemers die winstmaximalisatie nastreven, en dwingt hen in feite te handelen als een tak van de overheid bij het uitvoeren van haar beleid en plannen.

(198) De volgende kenmerken zijn het belangrijkst bij het overdragen van de beleidsbeslissingen van de Chinese overheid in de dagelijkse bedrijfsvoering van marktdeelnemers: i) de doctrine van de socialistische markteconomie, ii) het leiderschap van de CCP, iii) het systeem van industriële planning, iv) het financiële stelsel.

(199) De doctrine van de socialistische markteconomie, die is verankerd in de Chinese grondwet ([27]), verleent de staat een inherente en alomvattende controle over de economie, die verder gaat dan de traditionele normen voor de vaststelling van een regelgevingskader waarin marktspelers vrij kunnen opereren. Artikel 6 van de grondwet luidt met name als volgt: "De basis van het socialistische economische stelsel van de Volksrepubliek China is socialistische publieke eigendom van de productiemiddelen [...]. In de eerste fase van het socialisme handhaaft de staat het fundamentele economische stelsel waarin overheidseigendom overheerst en diverse vormen van eigendom zich naast elkaar ontwikkelen, en houdt hij zich aan het distributiesysteem waarin distributie op basis van werk overheerst en verschillende wijzen van distributie naast elkaar bestaan". Bovendien staat in artikel 15 van de grondwet het volgende: "De staat hanteert een socialistische markteconomie. De staat versterkt de economische wetgeving en verbetert macroregulering en controle. Overeenkomstig het recht verbiedt de staat ondernemingen of personen het sociaaleconomisch bestel te verstoren". Bovendien kent artikel 11 van de grondwet de staat een interventionistische rol toe die verder gaat dan de bescherming van de rechten en belangen van de niet-publieke sectoren, in de zin dat de staat "de ontwikkeling van de niet-publieke sectoren van de economie aanmoedigt, ondersteunt en aanstuurt, en overeenkomstig het recht toezicht en controle uitoefent op de niet-publieke sectoren".

(200) Deze constitutionele grondslagen komen tot uiting in alle relevante wetteksten ([28]) waarin de nadruk wordt gelegd op de socialistische markteconomie als het leidende beginsel waarop de Chinese economie is gebaseerd. Bovendien maakt de staat, onder leiding van de CCP, op grote schaal gebruik van diverse – zowel stimulerende als beperkende – instrumenten om de economie te sturen in de richting van socialistische modernisering, d.w.z. naar doelstellingen (waaronder doelstellingen van het industriebeleid) die door de Chinese overheid zijn vastgesteld.

([27]) Grondwet van de VRC, goedgekeurd op 4 december 1982, zoals gewijzigd; beschikbaar op: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Zie bijvoorbeeld de artikelen 1 en 206 van het burgerlijk wetboek van de VRC, waarin het volgende is bepaald: "Deze wet is geformuleerd [...] met het oog op de bescherming van de wettelijke rechten en belangen van civielrechtelijke personen, het regelen van civielrechtelijke betrekkingen, het handhaven van de sociale en economische orde, het voorzien in de behoeften van ontwikkeling van het socialisme met Chinese kenmerken, en het bevorderen van de belangrijkste socialistische waarden" en "de staat handhaaft en verbetert de fundamentele socialistische economische stelsels, zoals het eigendomssysteem waarbij verschillende vormen van eigendom zich ontwikkelen naast publieke eigendom als belangrijkste pijler, het distributiesysteem waarbij meerdere vormen van distributie naast elkaar bestaan met distributie op basis van arbeid als belangrijkste pijler, en het systeem van de socialistische markteconomie. De staat consolideert en ontwikkelt de publieke sector van de economie en stimuleert en ondersteunt de ontwikkeling van de niet-publieke sector van de economie en stuurt deze aan. "De staat voert een socialistische markteconomie uit […]"; beschikbaar op: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Evenzo bepaalt artikel 1 van het vennootschapsrecht van de VRC het volgende: "Het vennootschapsrecht van de Volksrepubliek China [...] is vastgesteld om de organisatie en de activiteiten van ondernemingen te standaardiseren, de wettelijke rechten en belangen van ondernemingen, aandeelhouders en schuldeisers te beschermen, de sociale en economische orde te waarborgen en de ontwikkeling van de socialistische markteconomie te bevorderen"; beschikbaar op: http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Het leiderschap van de CCP – hoewel zij formeel is verankerd in de grondwet ([29]) van het land, in de relevante secundaire wetgeving en in de statuten van de partij ([30]) zelf – neemt in de praktijk verschillende vormen aan; dit komt met name doordat in de VRC geen scheiding der machten bestaat en de partij derhalve volledige controle uitoefent over de wetgevende ([31]), de uitvoerende ([32]) en de rechterlijke ([33]) macht van de staat; bovendien houdt de partij toezicht op cruciale gebieden van de economie, met inbegrip van de financiële sector en de industriële sectoren die als strategisch worden beschouwd, met name door eigendom en/of door benoeming en roulering van personeel op sleutelposities; het opzetten van partijcellen is bovendien verplicht in alle ondernemingen met meer dan drie partijleden ([34]) (zie ook overweging 785), zowel in staatsbedrijven als in particuliere ondernemingen, en partijstructuren binnen ondernemingen eisen vaak het recht op om deel te nemen aan de operationele besluitvorming van de ondernemingen (zie ook overweging 786). Door al deze controlemechanismen heeft de CCP een stevige greep op de economie van het land en kan zij haar economisch beleid in overeenstemming met haar strategische overwegingen en prioriteiten formuleren en uitvoeren.

(202) De richting die de Chinese economie opgaat, wordt in grote mate bepaald door een uitgebreid planningssysteem waarin prioriteiten en doelen worden gesteld waarop de centrale en de lokale overheid zich moeten concentreren. Op alle overheidsniveaus bestaan plannen die alle economische sectoren bestrijken. De bij de planningsinstrumenten bepaalde doelstellingen zijn van bindende aard en de autoriteiten op elk bestuurlijk niveau houden toezicht op de uitvoering van de plannen door het desbetreffende lagere overheidsniveau. Over de gehele linie leidt het planningssysteem in de VRC ertoe dat middelen worden toegewezen aan sectoren die door de overheid als strategisch of anderszins politiek belangrijk zijn bestempeld, in plaats van dat de toewijzing overeenkomstig de marktwerking plaatsvindt ([35]).

(203) Voor het toewijzen van middelen overeenkomstig de beleidsprioriteiten van de Chinese overheid is instrumentalisering van de financiële sector van essentieel belang voor de Chinese autoriteiten. Het financiële stelsel van de VRC wordt nog steeds gedomineerd door de bankensector en de staat controleert de banksector (zie ook afdeling 3.5.1, met name onderafdeling 3.5.1.3), via eigendom (zie overweging 465) en door persoonlijke banden. Dienovereenkomstig heeft de Chinese overheid, in haar hoedanigheid van meerderheids-/controlerende aandeelhouder, de bevoegdheid om de belangrijkste posities te benoemen binnen het management van beleidsbanken in overheidshanden (zie overweging 454) en van banken die geheel of gedeeltelijk in handen zijn van de staat zelf of van rechtspersonen die in handen zijn van de staat (zie overweging 468).

(204) Bovendien bevatten de statuten van grote Chinese banken doorgaans een specifiek hoofdstuk over de oprichting van een partijcomité ([36]). Volgens de statuten van de Industrial and Commercial Bank of China ("ICBC") zijn bijvoorbeeld "de voorzitter van de raad van bestuur van de bank en de secretaris van het partijcomité dezelfde persoon" ([37]). In artikel 53 worden de taken van het partijcomité opgesomd, met inbegrip van het toezicht op de praktische uitvoering van de besluiten van de partij en van de staat binnen de bank. Het partijcomité speelt ook

([29]) Zie artikel 1 van de grondwet: "Het socialistische systeem is het fundamentele stelsel van de Volksrepubliek China. Het leiderschap van de Communistische Partij van China is de essentiële eigenschap van het socialisme met Chinese kenmerken. Het is elke organisatie of persoon verboden het socialistische systeem schade toe te brengen".

([30]) Zie het hoofdprogramma van de statuten van de CCP, dat luidt als volgt: "Het leiderschap van de Communistische Partij van China is de belangrijkste eigenschap van socialisme met Chinese kenmerken en vormt de grootste kracht van dit systeem. De partij is de hoogste macht voor politiek leiderschap. De partij oefent in alle delen van het land het algemene leiderschap uit op alle werkterreinen"; beschikbaar op: https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (geraadpleegd op 3 juni 2024).

([31]) Zie voor de samenstelling van het Nationale Volkscongres en zijn relatie met de Chinese Communistische Partij bijvoorbeeld: https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Zie: https://www.gov.cn/.

([33]) Zie artikel 12 van de wet op de rechters van de VRC, waarin is bepaald dat rechters "de grondwet van de Volksrepubliek China, het leiderschap van de Communistische Partij van China en het socialistische systeem moeten handhaven"; beschikbaar op: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Zie artikel 30 van de statuten van de CCP: "Een partijorganisatie op primair niveau wordt opgericht in een onderneming, [...], overheidsorgaan, [...] en elke andere [organisatie waar mensen werkzaam zijn] op primair niveau waar drie of meer volwaardige partijleden zijn".

([35]) Werkdocument van de diensten van de Commissie, "*Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*" ("Verstoringen van betekenis in de economie van de Volksrepubliek China met het oog op handelsbeschermingsonderzoeken"), 20 december 2017, SWD(2017) 483 final/2 ("het verslag over de VRC van 2017") – hoofdstuk 4, blz. 41-42, 83. Zie ook het geactualiseerde werkdocument van de diensten van de Commissie, "*Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*" ("Verstoringen van betekenis in de economie van de Volksrepubliek China met het oog op handelsbeschermingsonderzoeken"), 10 april 2024, SWD(2024) 91 final ("het verslag over de VRC") – hoofdstuk 4, blz. 57-59, 99.

([36]) Statuten van de ICBC, hoofdstuk 6, artikelen 52-53; beschikbaar op: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Ibid., artikel 52.

een rol bij de selectie en evaluatie van het personeel, samen met de raad van bestuur. Ten slotte moet het partijcomité worden betrokken bij de bespreking van "belangrijke operationele en beheerskwesties en belangrijke vraagstukken in verband met de belangen van werknemers, en moet het opmerkingen en suggesties formuleren" ([38]). Bovendien moet het partijcomité overeenkomstig de bepalingen betreffende de raad van bestuur worden geraadpleegd voordat een besluit wordt genomen over belangrijke kwesties ([39]). De statuten van de Agricultural Bank of China bevatten dezelfde bewoordingen over de oprichting van het partijcomité in artikel 58 en over de betrokkenheid van het comité bij de bespreking van belangrijke kwesties in artikel 161 ([40]).

(205) Naast het vermogen van de Chinese overheid om zeggenschap uit te oefenen over de bankensector door middel van eigendom en organisatorische opzet, oefent zij ook zeggenschap over de sector uit in het licht van de toepasselijke Chinese wetgeving (zie afdeling 3.5.1.5 voor de analyse van de relevante regelgevingsdocumenten), op grond waarvan de banken zich bij het nemen van financiële beslissingen moeten conformeren aan de doelstellingen van het industriebeleid van het land.

(206) Concluderend kan worden gesteld dat al deze elementen aantonen dat de structuur van het wettelijke en politieke systeem in de VRC berust op een strakke greep van de overheid op alle aspecten van de economie en de handel, aangezien deze centraal worden beheerd en gecontroleerd door de Chinese overheid. De marktdeelnemers maken integraal deel uit van dit systeem, niet als actoren op de vrije markt die hun bedrijfsbeslissingen louter laten leiden door economische logica en winstmaximalisatie, maar eerder als een van de integrale actoren die het overkoepelende beleid en de specifieke doelstellingen die de Chinese overheid op centraal niveau heeft vastgesteld, ten uitvoer leggen.

3.2. **Overheidsplannen en -beleid ter ondersteuning van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen**

(207) In dit opzicht stelde de Commissie vast dat alle beoordeelde subsidies en subsidieprogramma's een onderdeel vormen van de tenuitvoerlegging van de centrale planning van de Chinese overheid tot stimulering van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, en wel om de volgende redenen.

(208) De Chinese overheid beschouwt de bedrijfstak voor batterijvoertuigen als een bedrijfstak van strategisch belang en heeft zeker sinds 2010 consequent gewezen op de politieke steun voor de versnelde ontwikkeling van de sector. Een dergelijke indeling is van groot belang, omdat bepaalde sectoren daardoor in aanmerking komen voor een reeks specifieke beleidsmaatregelen en steunmaatregelen die de ontwikkeling in elke sector moeten stimuleren ([41]).

(209) Dit blijkt uit een aantal industriële beleidsdocumenten die zeker sinds 2010 achtereenvolgens zijn ingevoerd en hieronder worden genoemd.

Besluit nr. 40 van de Staatsraad tot afkondiging en uitvoering van de "Tijdelijke bepalingen inzake de bevordering van de aanpassing van de industriële structuur".

(210) Besluit nr. 40 van de Staatsraad van de Volksrepubliek China is een in 2005 uitgevaardigd wettelijk document ter bevordering van aanpassingen van de industriële structuur in de VRC door de ontwikkeling van hoogtechnologische bedrijfstakken en de verwijdering van verouderde productiecapaciteit aan te moedigen. De "richtsnoeren voor de aanpassing van de industriële structuur", die een uitvoeringsmaatregel van besluit nr. 40 vormen, dienen als basis voor investeringsbeslissingen door industriële sectoren aan te wijzen die bevoorrechte toegang tot krediet moeten genieten. Hierin verschaft de Chinese overheid ook richtsnoeren voor het beheer van investeringsprojecten en voor het opstellen en uitvoeren van beleid inzake overheidsfinanciën, belastingheffing, leningen, grond, invoer en uitvoer. De Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming ("de NDRC") bracht in februari 2013 richtsnoeren voor de aanpassing van de industriële structuur uit die zij in 2019 wijzigde.

(211) In beide documenten van 2013 en 2019 wordt de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen, die batterijvoertuigen omvat, als een aangemoedigde bedrijfstak aangemerkt.

([38]) Ibid., artikel 53, lid 3.
([39]) Ibid., artikel 144.
([40]) Statuten van de ABC; beschikbaar op: https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Verslag over de VRC van 2017 – hoofdstuk 2, blz. 17 en 20.

Besluit van de Staatsraad van 2010 inzake de versnelling van de verdere ontwikkeling van opkomende sectoren van strategisch belang

(212) De Chinese overheid merkte in het besluit van de Staatsraad van 2010 inzake de versnelling van de verdere ontwikkeling van opkomende sectoren van strategisch belang ([42]) de sector door nieuwe energie aangedreven voertuigen aan als een van de bedrijfstakken die prioritair moeten worden verbeterd.

(213) Overeenkomstig artikel II van het besluit verbond de Chinese overheid zich ertoe "voorrang te geven aan de bevordering en ontwikkeling van bedrijfstakken als energiebesparing, milieubescherming, informatietechnologie van de nieuwe generatie, biologie, productie van hoogwaardige apparatuur, nieuwe energiebronnen, nieuwe materialen, door nieuwe energie aangedreven auto's enz."

(214) Het besluit bevatte ook een expliciete doelstelling van ontwikkeling op de lange termijn voor de bedrijfstak, die ook de oprichting van wereldwijd actieve grote ondernemingen inhield: "Tegen 2020 [...] zullen bedrijfstakken voor nieuwe energiebronnen, nieuwe materialen en door nieuwe energie aangedreven auto's de leidende bedrijfstakken van de nationale economie zijn geworden. Het innovatievermogen zal aanzienlijk zijn verbeterd, een reeks sleutel- en kerntechnologieën zal in onze handen zijn en op sommige gebieden zal het mondiale toonaangevende niveau zijn bereikt. Er zal een groep grote ondernemingen met internationale invloed en een groep krachtige kleine en middelgrote ondernemingen zijn gevormd" ([43]).

(215) Het aanmerken van door nieuwe energie aangedreven voertuigen wees voor alle overheidsniveaus op het belang dat de Chinese overheid aan de sector hecht, waarbij zij duidelijk heeft gemaakt dat aanvullend beleid ter ondersteuning van de bedrijfstak op centraal niveau zal volgen en op de lagere bestuursniveaus van het land wordt verwacht.

Ontwikkelingsplan voor de bedrijfstak voor energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen (2012-2020)

(216) Steun voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen is al opgenomen in het 12e nationale vijfjarenplan ([44]) voor de periode van 2011 tot en met 2015 en werd meer specifiek uitgewerkt in het ontwikkelingsplan voor de bedrijfstak voor energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen (2012-2020) ([45]) waarin werd vermeld dat "de in dit plan genoemde door nieuwe energie aangedreven voertuigen voornamelijk puur elektrische voertuigen, plug-in hybride voertuigen en brandstofcelvoertuigen omvatten. Met energiezuinige voertuigen worden voertuigen met interne verbrandingsmotor als het belangrijkste aandrijfsysteem bedoeld [...]" ([46]).

(217) In het plan werd verder gespecificeerd dat, hoewel "Chinese door nieuwe energie aangedreven voertuigen over de basis beschikken voor de ontwikkeling van de industrialisatie en belangrijke technologieën zoals batterijen, motoren, elektronische sturing en systeemintegratie aanzienlijke vooruitgang hebben geboekt en puur elektrische voertuigen en plug-in hybride voertuigen op kleine schaal op de markt beginnen te worden gebracht", nog steeds grote belemmeringen voor de ontwikkeling van de sector bestaan: "de sleuteltechnologieën van Chinese door nieuwe energie aangedreven voertuigen en sommige kerncomponenten kennen nog geen doorbraak, de producten zijn duur, de maatregelen ter ondersteuning van de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen zijn niet perfect en de industrialisering van die bedrijfstak en de ontwikkeling ervan naar een marktgebaseerde structuur zijn beperkt; de belangrijkste kerntechnologieën voor energiezuinige auto's worden niet volledig beheerst [...]".

(218) In deze context stelde de Chinese overheid de volgende algemene industriële beleidsdoelstelling voor de sector op: "we moeten de kans grijpen, de uitrol aanmoedigen, de cultivering en ontwikkeling van de bedrijfstak voor energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen versnellen, de optimalisering en verbetering van de automobielindustrie bevorderen en de transformatie van een grote naar een toonaangevende automobielindustrie realiseren".

(219) De methoden – die voornamelijk op mechanismen voor overheidssteun berusten – om deze doelstellingen te behalen, werden al in het plan vastgelegd: "De combinatie van overheidsrichtsnoeren en marktkrachten volgen. In de periode van industriële bloei zullen wij actief de rol van planningsrichtsnoeren en beleidsstimulansen vervullen, wetenschappelijke en technologische en industriële middelen vergaren, de ontwikkeling en productie van energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen aanmoedigen en het verbruik op de markt aansturen. Na aanvang van de periode van rijping van de bedrijfstak, vrij spel geven aan de marktkrachten in de industriële ontwikkeling [...] ([47]).

([42]) Beschikbaar op: http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Zie artikel II, lid 3, van het besluit.
([44]) Zie hoofdstuk 10, afdeling 3, van het plan, beschikbaar op: 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]) Beschikbaar op: www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Zie artikel 1 van het plan.
([47]) Zie artikel 2, lid 2, van het plan.

(220) Volgens dit artikel in het plan waren de marktrichtsnoeren van de Chinese overheid niet alleen van toepassing op de productie van voltooide door nieuwe energie aangedreven voertuigen, maar ook op hun onderdelen: "De combinatie van het cultiveren van bedrijfstakken en het versterken van ondersteunende faciliteiten volgen. Met het hele voertuig als leidend voorbeeld, de versnelde ontwikkeling van de industriële keten cultiveren en bevorderen, zoals tractiebatterijen, motoren, auto-elektronica, geavanceerde interne verbrandingsmotoren en hoogrenderende transmissies" ([48]).

(221) Na het specificeren van de doelstellingen en de methoden om deze te behalen, werden in het plan specifieke (output-)streefdoelen bepaald: "Tegen 2015 zullen de cumulatieve productie en verkoop van puur elektrische voertuigen en plug-in hybride voertuigen 500 000 eenheden bereiken; tegen 2020 zal de productiecapaciteit voor puur elektrische voertuigen en plug-in hybride voertuigen 2 miljoen eenheden bedragen en zullen de cumulatieve productie en verkoop meer dan 5 miljoen eenheden bedragen[...]" ([49]). Tot slot werden in het plan de mechanismen voor overheidssteun vermeld waarvoor de sector door nieuwe energie aangedreven voertuigen in aanmerking zou komen, waaronder steun in verband met de vaststelling van internationale normen of aanwerving en ontwikkeling van talent en de overheidssteun rond verschillende vormen van financiële steun, die werd onderverdeeld in:

— subsidies ("De centrale overheid zorgt voor fondsen om passende steun te verlenen voor de uitvoering van innovatieprojecten op het gebied van energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen, ondernemingen te begeleiden bij meer investeringen in technologische ontwikkeling, engineering, het opstellen van normen, markttoepassing en andere ontwikkelingsfasen, en een technologisch innovatiesysteem op te zetten dat productie, onderwijs en onderzoek combineert; subsidies te verstrekken voor demonstraties van energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen op het gebied van openbare dienstverlening en de particuliere aankoop van proefmodellen van door nieuwe energie aangedreven voertuigen, en consumenten aan te moedigen energiezuinige voertuigen te kopen en te gebruiken [...]");

— steun voor het belastingbeleid ("Ondernemingen op het gebied van energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen en de belangrijkste onderdelen en componenten daarvan, die in aanmerking komen voor stimulansen voor inkomstenbelasting voor hoogtechnologische ondernemingen, kunnen overeenkomstig het recht preferentiële beleidsmaatregelen genieten");

— steun voor financiële dienstverlening ("Financiële instellingen begeleiden bij het opzetten van systemen voor kredietbeheer en leningevaluatie om de ontwikkeling van bedrijfstakken voor energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen aan te moedigen, het actief bevorderen van de innovatie van financiële producten zoals de financiering van toezeggingen inzake intellectuele eigendom en de financiering van industriële ketens, het versnellen van de totstandbrenging van een garantiestelsel op meerdere niveaus, met inbegrip van financiële bijdragen en investeringen in maatschappelijk kapitaal, het uitgebreid gebruiken van risicocompensatie en ander beleid en het bevorderen van meer financiële steun"); en

— steun voor durfkapitaal ("Het durfkapitaalfonds voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen dat aan de vereisten voldoet, kan overeenkomstig de regelgeving een centrale financiële participatie aanvragen en sociale fondsen begeleiden om op verschillende manieren in de bedrijfstak voor energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen te investeren").

Richtsnoeren voor de versnelde bevordering en toepassing van door nieuwe energie aangedreven voertuigen

(222) In 2014 bracht de Staatsraad de "richtsnoeren voor de versnelde bevordering en toepassing van door nieuwe energie aangedreven voertuigen" ([50]) uit (Guobanfa [2014] nr. 35) ("richtsnoeren voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen"). De richtsnoeren voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen beogen "marktdominantie met overheidssteun te combineren" ([51]) en voorzien in verschillende vormen van overheidssteun voor de ontwikkeling van de bedrijfstak, zoals lokale plannen voor de bevordering van door nieuwe energie aangedreven voertuigen, aankopen met subsidiëring, financiële steun, obligaties enz.

(223) De doelstellingen en instructies in het 14e vijfjarenplan worden vaak aangevuld met uitvoeringsplannen, actieplannen, richtsnoeren, leidraden enz. Richtsnoeren zijn door de overheid uitgebrachte documenten die beogen het gedragspatroon in de bedrijfstak te sturen om de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid in specifieke sectoren te verwezenlijken. Hoewel de richtsnoeren binnen het Chinese rechtsstelsel als leidraad worden beschouwd, wijzen zij op concrete betrokkenheid van de overheid om verschillende sectoren van de Chinese economie vorm te geven ([52]). Dit geldt met name voor de richtsnoeren voor door nieuwe energie

([48]) *Ibid.*
([49]) Zie artikel 3, lid 2, van het plan.
([50]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Zie afdeling I, punt 1, van de richtsnoeren voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen.
([52]) Zie bijvoorbeeld PB L 228 van 15.9.2023, blz. 217-220, en het 14e vijfjarenplan voor nationale economische en sociale ontwikkeling en langetermijndoelstellingen voor 2035.

aangedreven voertuigen, die bestaan uit zowel top-downinstructies voor de lokale overheid om plannen en stimulansen voor de bevordering van door nieuwe energie aangedreven voertuigen te formuleren als richtlijnen op het centrale niveau voor de toewijzing van middelen om steden en ondernemingen te belonen die het bijzonder goed doen wat betreft de bevordering van door nieuwe energie aangedreven voertuigen, alsook fiscale, financiële en investeringsprikkels van overheidsinstanties, financiële instellingen enz. Derhalve zijn richtsnoeren nog een instrument dat door overheidsinstanties wordt gebruikt om hun rechtstreekse controle uit te oefenen op de manier waarop de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen het Chinese 13e nationale vijfjarenplan vormgeeft.

(224) Een vergelijkbare formulering met betrekking tot de ondersteuning van de sector is te vinden in alle recente beleidsdocumenten van de overheid, te beginnen met het 13e nationale vijfjarenplan ("13e vijfjarenplan") voor de jaren 2016 tot en met 2020 ([53]). Overeenkomstig hoofdstuk 23, afdeling 1, van het 13e vijfjarenplan was de Chinese overheid voornemens "de ontwikkeling van informatietechnologie van de volgende generatie, door nieuwe energie aangedreven voertuigen, biotechnologie, groene en koolstofarme technologie, hoogwaardige apparatuur en materialen en de digitale creatieve sector te ondersteunen".

(225) Bovendien werden in hetzelfde hoofdstuk van het 13e vijfjarenplan een aantal beleidsmaatregelen vermeld die de Chinese overheid voornemens was te gebruiken ter ondersteuning van de volledige ontwikkeling van de sector, van essentiële inputs tot het eindproduct, namelijk: i) het gebruik van door nieuwe energie aangedreven voertuigen bevorderen; ii) het gebruik van door nieuwe energie aangedreven voertuigen voor openbaar vervoer en taxidiensten in steden aanmoedigen; iii) van volledig elektrische voertuigen en hybride elektrische voertuigen ontwikkelen met de nadruk op het boeken van vooruitgang op belangrijke technologische gebieden zoals de energiedichtheid van de batterij en het aanpassingsvermogen van de batterijtemperatuur; iv) de ontwikkeling faciliteren van een netwerk van laadfaciliteiten en -diensten die onderling compatibel zijn en onder uniforme normen vallen [...]; v) ervoor zorgen dat de cumulatieve totale productie- en verkoopcijfers van door nieuwe energie aangedreven voertuigen in de VRC vijf miljoen bedragen; vi) de inspanningen intensiveren om gebruikte batterijen uit door nieuwe energie aangedreven voertuigen terug te winnen en te verwijderen" ([54]).

Made in China 2025

(226) In 2015 publiceerde de Chinese overheid haar alomvattende industriestrategie voor de lange termijn, bekend als "Made in China 2025" ([55]). In deze strategie zijn mijlpalen vastgesteld voor de modernisering van de geselecteerde productiesectoren van het land tegen 2020 en 2025 en werd het voornemen van de Chinese overheid herhaald om "de ontwikkeling van elektrische voertuigen en brandstofcelvoertuigen te blijven ondersteunen, de kerntechnologieën van koolstofarme, geïnformatiseerde en intelligente auto's te beheersen, de engineering- en industrialisatiecapaciteit van kerntechnologieën zoals startbatterijen, aandrijfmotoren, hoogrenderende interne verbrandingsmotoren, geavanceerde transmissies, lichte materialen en intelligente besturingen te verbeteren, een compleet industrieel systeem en innovatiesysteem, van belangrijke onderdelen tot complete voertuigen, op te bouwen, en de integratie van energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen met onafhankelijke merken op internationaal geavanceerde niveaus te bevorderen" ([56]) en dienovereenkomstig "een aantal speciale projecten en grote projecten op het gebied van innovatie en industrialisatie voor grote vliegtuigen, vliegtuigmotoren en gasturbines, civiele lucht- en ruimtevaart, intelligente groene treinen, energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen, scheepstechnische uitrusting en hoogtechnologische schepen, volledige uitrusting voor slimme netwerken, hoogwaardige CNC-machines, kernenergieapparatuur en hoogwaardige medische apparatuur te organiseren en uit te voeren" ([57]).

(227) Om deze doelstellingen te bereiken, werd in *Made in China 2025* benadrukt dat "de hervorming op financieel gebied moet worden doorgevoerd, het financiële kanaal voor de be- en verwerkende industrie moet worden uitgebreid en de financiële kosten moeten worden verlaagd, de voordelen van beleidsfinanciering, ontwikkelingsfinanciering en handelskrediet moeten worden benut, en meer steun moet worden verleend voor de nieuwe generatie informatietechnologie, hoogwaardige uitrusting, nieuw materiaal, de Export-Import Bank of China moet worden ondersteund om de dienstverlening aan de be- en verwerkende industrie uit te breiden, de China Development Bank moet worden aangemoedigd meer leningen aan productieondernemingen te verstrekken en financiële instellingen ertoe moeten worden aangezet producten en bedrijven die geschikt zijn voor de kenmerken van de productieondernemingen, te innoveren" ([58]).

([53]) Beschikbaar op: https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Zie hoofdstuk 23, kader 8, van het vijfjarenplan.
([55]) Zie: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; er is een Engelse vertaling beschikbaar op: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Zie *Made in China 2025*, punt 3.6.6.
([57]) Zie *Made in China 2025*, kader 5.
([58]) Zie *Made in China 2025*, punt 4.3.

(228) De strategie voorziet voorts in het gebruik van begrotingsinstrumenten door "ten volle gebruik te maken van bestaande kanalen, de steun van financiële middelen aan de be- en verwerkende industrie te versterken, de nadruk te leggen op belangrijke gebieden bij de transformatie en modernisering van de be- en verwerkende industrie, zoals [...] hoogwaardige apparatuur, [...] en een gunstig beleidsklimaat voor de ontwikkeling van de be- en verwerkende industrie te scheppen; gebruik te maken van vormen van publiek-privaat partnerschap [...] om sociale fondsen te bestemmen voor deelname aan de bouw van grote projecten, technologische innovatie van ondernemingen en de bouw van belangrijke infrastructuur van de be- en verwerkende industrie; de middelen voor financiële steun te innoveren, over te schakelen van "steun op het gebied van bouw" naar "operationele steun" en de efficiëntie van de financiële middelen te verbeteren" ([59]).

Verordening inzake de normen voor de bedrijfstak voor tractiebatterijen voor de automobielindustrie

(229) De Commissie constateerde ook dat het Ministerie van Industrie en Informatietechnologie in 2015 de Verordening inzake de normen voor de bedrijfstak voor tractiebatterijen voor de automobielindustrie ([60]) ("de normenverordening") heeft uitgevaardigd, om "de gezonde ontwikkeling van de bedrijfstak voor tractiebatterijen voor de automobielindustrie te begeleiden en te reguleren. […] De staat moedigt bedrijven op het gebied van tractiebatterijen voor de automobielindustrie aan om beter en sterker te worden, specificaties voor de productcapaciteit en kwaliteitsborgingssystemen vast te stellen, technologische en beheersinnovatie te versterken, productonderzoek en -ontwikkeling en productieniveaus te verbeteren, en de productprestaties en -kwaliteit te verbeteren, om te voldoen aan de behoeften voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen" ([61]). In de verordening worden de eisen vastgelegd waaraan ondernemingen op het gebied van tractiebatterijen voor de automobielindustrie moeten voldoen om te worden opgenomen in de catalogus van ondernemingen die voldoen aan de eisen, onder andere dat zij een producent en leverancier moeten zijn van "automobielproducten op het grondgebied van de VRC (met uitzondering van Taiwan, Hongkong en Macau)" ([62]). Als gevolg hiervan zal "de lijst van ondernemingen die in de aankondiging is opgenomen, dienen als basis voor relevante beleidsondersteuning" ([63]). Na deze aankondiging zijn er vier reeksen catalogi van ondernemingen gepubliceerd die voldoen aan de voorwaarden van de normenverordening, waarin geen enkele buitenlandse producent van tractiebatterijen is opgenomen ([64]). Ondanks het feit dat de vereisten in 2019 werden afgeschaft bij aankondiging nr. 22 van het ministerie van Industrie en Informatietechnologie ("MIIT") van de VRC ([65]), kan worden aangenomen dat het bestaan van de catalogus van ondernemingen op het gebied van tractiebatterijen de Chinese batterijfabrikanten, toen de bedrijfstak voor tractiebatterijen zich nog in de opstartfase bevond, een concurrentievoordeel heeft verschaft ten opzichte van buitenlandse producenten.

Actieplan ter bevordering van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen

(230) In het actieplan ter bevordering van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen ([66]) van 2017 wordt uitgelegd dat tractiebatterijen het hart vormen van elektrische voertuigen en cruciaal zijn voor de ontwikkeling van de nieuwe bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen. Na meer dan tien jaar ontwikkeling heeft de bedrijfstak voor tractiebatterijen van het land grote vooruitgang geboekt. De huidige prestaties, kwaliteit en kosten van tractiebatterijproducten voldoen echter nog niet aan de vraag op basis van de promotie en popularisering van voertuigen op nieuwe energiebronnen, vooral wat de basismaterialen, technologie voor systeemintegratie, productieapparatuur en -processen enz. betreft. Het plan werd opgesteld om de verbetering van de ontwikkelingsmogelijkheden en het niveau van de bedrijfstak voor tractiebatterijen voor de automobielindustrie van het land te versnellen en een gezonde en duurzame ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen te bevorderen.

([59]) Zie *Made in China 2025*, punt 4.4.
([60]) Aankondiging nr. 22 van 2015 van het ministerie van Industrie en Informatietechnologie van de VRC, MIIT, beschikbaar op: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Afdeling 1, punt 2, van de Verordening inzake de normen.
([62]) Afdeling 1, punt 4, van de Verordening inzake de normen.
([63]) Afdeling 8, punt 26, van de Verordening inzake de normen.
([64]) Eerste batch: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; Tweede batch: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; Derde batch: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; Vierde batch: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Aankondiging nr. 22 van 2019 van het ministerie van Industrie en Informatietechnologie van de VRC, beschikbaar op: 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) De uitvoering door het MIIT en het ministerie van Wetenschap en Technologie van het project om tractiebatterijen te upgraden is afhankelijk van nationale wetenschaps- en technologieplannen (speciale projecten, middelen) en andere algemene vormen van steun voor onderzoek naar en ontwikkeling van tractiebatterijen om één specifiek doel te bereiken: meer dan 300 Wh/kg aan energie in 2020, een continue verbetering van de productprestaties en een versnelde realisatie van hoogwaardige productinstallatie en -toepassingen. Het doel was om toonaangevende ondernemingen op het gebied van tractiebatterijen aan te moedigen samen te werken met leveranciers van hoogwaardige upstream- en downstreambronnen, zich te concentreren op doorbraken in belangrijke technologieën op het gebied van materialen en componenten, batterijcellen en -systemen, de prestaties en veiligheid van tractiebatterijproducten aanzienlijk te verbeteren en te streven naar een enkele eenheid van 350 Wh/kg, en industrialisatie en toepassing in voertuigen van nieuwe lithiumionproducten met een systeemcapaciteit van 260 Wh/kg.

(232) Het plan voorziet ook in een toename van de beleidsondersteuning, waarbij wordt vertrouwd op de leidende rol van overheidsinvesteringen in sociaal kapitaal, het aanmoedigen van het gebruik van sociaal kapitaal om ontwikkelingsfondsen voor de bedrijfstak voor tractiebatterijen op te richten, en het vergroten van de steun voor de industrialisatietechnologie van tractiebatterijen. Volgens het plan worden tractiebatterijproducten die aan de voorwaarden voldoen, vrijgesteld van de verbruiksbelasting volgens de voorschriften; als bedrijven die tractiebatterijen produceren aan de voorwaarden voldoen, zullen ze profiteren van een preferentieel belastingbeleid voor hoogtechnologische ondernemingen, technologieoverdracht en technologische ontwikkeling volgens de voorschriften.

Het 14e Chinese nationale vijfjarenplan

(233) Zonder af te wijken van de *Made in China 2025*-strategie laat het 14e nationale vijfjarenplan ([67]) voor de periode 2021-2026 zien dat het beleid van de Chinese overheid om de sector voertuigen op nieuwe energiebronnen prioriteit te geven en te ondersteunen, is voortgezet en zelfs uitgebreid. Krachtens artikel IX van het plan verbinden de Chinese autoriteiten zich ertoe "de toegevoegde waarde van strategische opkomende bedrijfstakken te verhogen tot meer dan 17 % van het bbp". Voor de sector voertuigen op nieuwe energiebronnen, als een van de strategische opkomende bedrijfstakken, houdt die verbintenis het volgende in: "het bereiken van doorbraken in sleuteltechnologieën zoals zeer veilige tractiebatterijen, hoogrenderende aandrijfmotoren en krachtige energiesystemen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen en het versnellen van de O&O van belangrijke componenten zoals de technologische basisplatforms voor intelligente (verbonden) voertuigen, software- en hardwaresystemen, *steer-by-wire*-chassis en slimme terminals" ([68]).

(234) Gezien de aard van het Chinese planningssysteem moeten plannen op een hoger niveau – zoals de twaalfde, 13e of 14e nationale vijfjarenplannen – door alle relevante autoriteiten worden opgevolgd en uitgevoerd. De nationale plannen bevatten expliciete verplichtingen op dat vlak, zoals artikel LXV van het 14e nationale vijfjarenplan, dat stelt dat de Chinese overheid "de organisatie en coördinatie van en het toezicht op de uitvoering van dit plan zal versterken en de monitoring en evaluatie van de planning en de uitvoering, beleidsborging en beoordelings- en toezichtsmechanismen zal opzetten en verbeteren". Dienovereenkomstig moeten autoriteiten op een lager niveau "een gunstig beleidsklimaat, een institutioneel klimaat en een juridisch klimaat creëren. In de jaarplannen wordt uitvoering gegeven aan de ontwikkelingsdoelen en kerntaken die in dit plan worden voorgesteld" ([69]).

(235) Cruciaal is dat de Chinese overheid zich er ondubbelzinnig toe verbindt om financiële steun te verlenen, evenals steun in de vorm van andere productiefactoren – zoals land – aan projecten en sectoren die in het plan worden geïdentificeerd: "[w]ij zullen het beginsel naleven dat het plan de koers bepaalt, met overheidsuitgaven als garantie, financiële steun en coördinatie met andere beleidslijnen. […] Wij zullen ervoor zorgen dat de overheidsuitgaven het overheidsbeleid volgen en dienen, de financiële steun voor belangrijke nationale strategische taken vergroten, de coördinatie van financiële plannen voor de middellange termijn en jaarlijkse begrotingen, plannen voor overheidsinvesteringen en de uitvoering van dit plan versterken, en wij zullen prioriteit geven aan centrale fiscale middelen voor de belangrijkste taken en grote technische projecten die in dit plan zijn geïdentificeerd. Wij zullen erop aandringen dat projecten het plan volgen en dat de middelen en productiefactoren de projecten volgen, een lijst van grote technische projecten ontwikkelen op basis van dit plan, de goedkeuringsprocedures voor de projecten in de lijst vereenvoudigen en ervoor zorgen dat prioriteit wordt gegeven aan de selectie van de planningslocaties, het grondaanbod en de kapitaalbehoeften. De vraag naar land voor individuele grote technische projecten wordt op een uniforme manier door de staat gegarandeerd" ([70]).

([67]) Zie: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm; er is een Engelse vertaling beschikbaar op: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Zie artikel XI, tabel 4, van het plan.
([69]) Zie artikel LXV, afdeling 1, van het plan.
([70]) Zie artikel LXV, afdeling 3, van het plan.

(236) Dit uitvoeringsmandaat resulteert er dan ook in dat er een heel netwerk van aanvullende beleidsinstrumenten door de relevante overheidsinstanties wordt ingevoerd, met name het nationale sectorplan voor de lange termijn, namelijk het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen (2021-2035) ([71]), dat in de plaats kwam van het overeenkomstige plan voor de periode 2012-2020, zoals uiteengezet in de overwegingen 216 tot en met 224.

Plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen (2021-2035)

(237) Het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen bevat de volgende visie: "Tegen 2025 zal het concurrentievermogen van de markt voor voertuigen op nieuwe energiebronnen van de VRC aanzienlijk zijn verbeterd, zullen er grote doorbraken zijn geboekt op het gebied van sleuteltechnologieën zoals tractiebatterijen, aandrijfmotoren en voertuigbesturingssystemen, en zal het veiligheidsniveau aanzienlijk zijn verbeterd. Het gemiddelde energieverbruik van nieuwe elektrische personenauto's is gedaald tot 12,0 kWh/100 km, het verkoopvolume van voertuigen op nieuwe energiebronnen heeft ongeveer 20 % van de totale verkoop van nieuwe voertuigen bereikt, en op een beperkt aantal gebieden en in specifieke scenario's worden zelfrijdende voertuigen commercieel toegepast, en het opladen en wisselen van batterijen is een stuk gemakkelijker geworden" ([72]).

(238) Om dit doel te bereiken worden in het plan verschillende noodzakelijke stappen genoemd. Sommige daarvan voorzien in horizontale overheidssteun voor de bedrijfstak, zoals "het verbeteren van de ondersteunende capaciteit van publieke diensten zoals technologieoverdracht, informatiediensten, talentontwikkeling, projectfinanciering en internationale uitwisselingen" ([73]), om "effectief een financieel subsidiebeleid te voeren" ([74]) of om "een preferentieel belastingbeleid met betrekking tot voertuigen op nieuwe energiebronnen uit te voeren" ([75]). Andere leggen de nadruk op specifieke voertuigcomponenten of individuele elementen van de waardeketen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, zoals "het aanmoedigen van ondernemingen om de leveringszekerheid van belangrijke hulpbronnen zoals lithium, nikkel, kobalt en platina te garanderen", "het versterken van de energetische interactie tussen voertuigen op nieuwe energiebronnen en het elektriciteitsnet" ([76]), "het versnellen van de aanleg van infrastructuur voor het opladen en verwisselen van batterijen" ([77]), of "het ondersteunen van het gebruik van bestaande locaties en faciliteiten om de levering van olie, gas, waterstof en elektriciteit te integreren" ([78]).

De uitvoeringsadviezen van de NDRC over het versterken van voertuigen op nieuwe energiebronnen

(239) In januari 2024 publiceerde de NDRC (Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming) zijn aanbevelingen over de hervorming van de integratie van voertuigen op nieuwe energiebronnen in de Chinese plannen voor het elektriciteitsnet. Naast de interactie tussen voertuig en netwerk omvatten deze aanbevelingen ook het aanmoedigen van innovatie en uniformering van normen in de sector voertuigen op nieuwe energiebronnen, om "het onderzoek naar sleuteltechnologieën en kernapparatuur te bevorderen, de belangrijke rol van bedrijfsinnovatie te versterken en de ontwikkeling met innovatie te leiden. De formulering en herziening van normen te versnellen en de gezamenlijke en gestandaardiseerde ontwikkeling van de industrie te leiden" ([79]).

Provinciale en gemeentelijke plannen

(240) De steunmaatregelen die worden vermeld in het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen (2021-2035) worden weerspiegeld – en vertaald naar en gespecificeerd voor praktische situaties – in de bijbehorende provinciale en gemeentelijke plannen ([80]).

(241) De provinciale plannen bevatten meer details over hoe de doelstellingen van de centrale plannen vertaald moeten worden naar beleid binnen de afzonderlijke provincies, in de vorm van maatregelen zoals in de *voorbeelden* hieronder.

([71]) Beschikbaar op: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Zie hoofdstuk II, afdeling 3, van het plan.
([73]) Zie hoofdstuk III, afdeling 3, van het plan.
([74]) Zie hoofdstuk VIII, afdeling 1, van het plan.
([75]) Zie hoofdstuk VIII, afdeling 2, van het plan.
([76]) Zie hoofdstuk V, afdeling 1, van het plan.
([77]) Zie hoofdstuk VI, afdeling 1, van het plan.
([78]) Zie hoofdstuk VI, afdeling 3, van het plan.
([79]) De NDRC en andere departementen over het versterken van voertuigen op nieuwe energiebronnen – Adviezen over de uitvoering voor de integratie en interactie met het elektriciteitsnet, Ontwikkeling en hervorming van energie [2023] nr. 1721. Beschikbaar op: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Zoals erkend in de NDRC-beheerregels van 2018 die van toepassing zijn op investeringsprojecten in de automobielindustrie. Artikel 38 luidt als volgt: Lokale overheden op alle niveaus mogen de eerlijke concurrentie op de markt niet belemmeren; zij zullen zich concentreren op het bieden van de voorwaarden op belasting-, kapitaal-, grond- en andere preferentiële gebieden aan investeringsprojecten in de automobielindustrie.

(242) Het algemene overheidstoezicht op de industrie wordt bijvoorbeeld voorzien in het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, onderdeel van het 14e vijfjarenplan van de provincie Anhui: "Overheidsrichtsnoeren, marktleiderschap. De rol van de overheid op verschillende aspecten alle vrijheid geven, zoals ontwerp op topniveau, de bouw, demonstratie, toepassing en promotie van platforms enz. Beleidsondersteuning versterken en verder een klimaat creëren waarin hoogwaardige productiefactoren worden begeleid zodat zij zich kunnen concentreren op de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen. Geleid door de marktvraag, de beslissende rol van de markt alle vrijheid geven wat betreft de toewijzing van middelen, de sleutelpositie van ondernemingen versterken bij de selectie van technologische paden en de inrichting van de productiecapaciteit, een betere combinatie bevorderen van een efficiënte markt met een bevorderende overheid, en een dynamisch ontwikkelingsklimaat tot stand brengen" ([81]).

(243) Dit provinciale plan voorzag verder in gedetailleerde productiedoelstellingen: "Ernaar streven dat in 2025 de omvang van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen van de stad meer dan 700 miljard RMB bedraagt en de productiecapaciteit van complete voertuigen meer dan 3 miljoen RMB bedraagt, tien ondernemingen stimuleren met een omvang van 10 miljard RMB en ervoor zorgen dat de productiewaarde en het productievolume landelijk bovenaan staan; Een industrieel systeem voor voertuigen op nieuwe energiebronnen en hun onderdelen ontwikkelen met een uitgebreide lay-out en een redelijke structuur, de jaarlijkse productiecapaciteit van batterijen moet meer dan 300 GWh bedragen en de jaarlijkse productiecapaciteit van aandrijfmotorsystemen moet meer dan 3 miljoen sets bedragen" ([82]) en investeringssteun in faciliteiten en projecten: "Ernaar streven om tegen 2025 op nationaal niveau één nieuw innovatiecentrum en vijf publieke innovatiecentra voor de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen te bouwen, en om tegen 2025 één innovatieproject voor businessmodellen en tien nieuwe innovatieplatforms boven het provinciaal niveau te bevorderen" ([83]).

(244) Bovendien omvat het 14e vijfjarenplan, met een plan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de automobielindustrie, van de provincie Anhui investeringssteun voor industrieparken: "De bouw van het industriepark van Xinqiao voor slimme elektrische voertuigen versnellen en bevorderen, en een industriële cluster van wereldklasse creëren voor slimme elektrische voertuigen met een complete industrieketen en waarin O&O en productie, demonstratie en toepassing zijn geïntegreerd, evenals de industrie en ondersteunende diensten. De langetermijnontwikkelingsplanning en -inrichting van NIO rond het industriepark van Xinqiao ondersteunen, en O&O-, productie-, marketing- en managementteams opzetten binnen het park. Het O&O- en innovatiecentrum van NIO oprichten, innovatief onderzoek en ontwikkeling uitvoeren op het gebied van complete voertuigen, kerncomponenten en zelfrijdende voertuigen, een wereldwijd concurrerende en toonaangevende innovatieketen creëren; O&O-personeel en technisch personeel aantrekken en ernaar streven een innovatieve plek te realiseren waar toptalent samenkomt. […] Na voltooiing van het park wordt geschat dat de uiteindelijke productiecapaciteit voor voertuigen uit zal komen op 1 miljoen voertuigen per jaar en de productiecapaciteit van batterijen op 100 GWh per jaar" ([84]).

(245) Er wordt verder ingegaan op het bevorderen van uitvoer: "E-commerce-ondersteuning bieden aan leveranciers van componenten, in het buitenland publieke magazijnen bouwen voor exportproducten, kanalen naar buitenlandse markten en systemen voor serviceondersteuning delen. Instrumenten creëren, zoals handelsplatforms voor invoer en uitvoer, industrieparken en handelsparken in het buitenland, en de ontwikkeling van clusters van Chinese investeringsondernemingen in het buitenland begeleiden. [...] Tegen 2025 zal Chery Automobile 500 000 voertuigen uitvoeren, met een exportwaarde van 5 miljard USD. Chery Automobile stimuleren om zijn internationale concurrentiepositie verder te versterken, […] te concentreren op uitbreiding naar strategische markten zoals Europa, Noord-Amerika en Asean-landen […]. NIO steunen bij het vergroten van hun marktaandeel in de Europese markt. NIO stimuleren om het "Marco Polo-plan" uit te voeren, een gedifferentieerd ontwikkelingspad te volgen en het "NIO-China-model" te vertalen in een "NIO-buitenlandmodel", afhankelijk van de lokale omstandigheden. […] NIO steunen om zijn marktaandeel in Europa te vergroten, om tegen 2025 actief te zijn in vijf nationale markten, en om mogelijkheden te selecteren om in het buitenland fabrieken te bouwen" ([85]).

(246) Het 14e vijfjarenplan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de productiesector van de provincie Guangdong voorziet in overheidstoezicht op de geografische distributie van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen: "Een beroep doen op Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu en andere steden en het tempo van de ontwikkeling van voertuigen op nieuwe energiebronnen versnellen. Guangzhou zal de bouw van nieuwe productielocaties voor voertuigen op nieuwe energiebronnen versnellen en de snelle industrialisatie van nieuwe modellen bevorderen. Shenzhen zal, met het district Pingshan als het hart, een nationaal industriepark bouwen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen. Zhuhai zal, met Jinwan District als het hart, zich richten op de ontwikkeling van de productie van voertuigen op nieuwe energiebronnen,en van materialen voor lithiumbatterijen, aandrijflijnen, laadapparatuur en sleutelcomponenten voor voertuigen op nieuwe energiebronnen" ([86]).

([81]) Het 14e vijfjarenplan van Hefei voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen. Beschikbaar op: https://www.ahchanye.com/zc/24046.html Zie hoofdstuk II, afdeling 2.
([82]) Zie hoofdstuk II, afdeling 3. Voor de belangrijkste ontwikkelingsindicatoren, zie tabel 1 van het plan.
([83]) Ibid.
([84]) 14e vijfjarenplan van de provincie Anhui, met een plan voor de hoogwaardige ontwikkeling van de automobielindustrie, beschikbaar op: http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf Zie hoofdstuk III, afdeling 1, kolom 1.
([85]) Zie hoofdstuk VI, afdeling 2, project 9.
([86]) 14e vijfjarenplan van de provincie Guangdong voor de hoogwaardige ontwikkeling van de maakindustrie. Beschikbaar op: http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html Zie hoofdstuk III, afdeling 1, kolom 4.

(247) Het 14e vijfjarenplan, met een plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, van de provincie Guizhou gaat verder in op de steun voor essentiële projecten met betrekking tot onderdelen en componenten: "De bouw van essentiële projecten ondersteunen. Het versnellen en bevorderen van het hoogwaardige batterijproject van BYD in Guiyang, met een jaarlijkse productie van 10 GWH, het Evergrande-project voor hoogwaardige batterijen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen (eerste fase), het waterstofbrandstofcelproject van Dongfang Electric, de projecten van Anda Technology van 30 000 ton/jaar aan lithiumijzerfosfaat en ondersteunende bouwprojecten, evenals het project van 20 000 ton/jaar aan lithiumijzerfosfaat voor slimme productie en technische transformatie en uitbreiding, het project van Anda Technology van 50 000 ton/jaar aan recyclingcapaciteit voor batterijresten uit voertuigen op nieuwe energiebronnen, projecten van de automobielindustrie in Wuchuan van 1 miljoen ton/jaar voor spuitgietprojecten met gelegeerd aluminium voor voertuigen, het project van Baike voor een productielijn voor matrijzen voor autoremmen, een aantal sleutelprojecten zoals het basisproject voor een industriële cluster voor slimme productie voor de lucht- en ruimtevaart in Guizhou, in de economische en technologische ontwikkelingszone van Guiyang, en het project in Zhenhua voor de bouw van een productielijn voor nieuwe materialen met een jaarlijkse productie van 12 000 ton kathodematerialen voor lithiumionbatterijen (Shawen Fase II)" ([87]).

(248) Ook in andere provinciale en gemeentelijke plannen wordt de ontwikkeling van strategische opkomende bedrijfstakken, waaronder elektrische voertuigen, vermeld, zoals in die van Peking ([88]), Shanghai ([89]), Tjianjin ([90]), Jiangsu ([91]) en Shaanxi ([92]).

(249) Er is ook steun voor specifieke ondernemingen op het gebied van voertuigen op nieuwe energiebronnen in enkele van de provinciale vijfjarenplannen, zoals in het Uitvoeringsplan voor het versnellen van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen in Shanghai: "SAIC Motor ondersteunen bij het ontwikkelen van voertuigen op nieuwe energiebronnen. Tegen 2025 zal de verkoop van personenauto's van eigen merken en voertuigen op nieuwe energiebronnen ruim 30 % uitmaken, en de verkoop van voertuigen op nieuwe energiebronnen door de groep ruim 20 % uitmaken. Zo wordt gegarandeerd dat de kerntechnologie onder onafhankelijke zeggenschap staat en een zeer sterke positie en binnenlands leiderschap wordt gerealiseerd. Binnenlandse en buitenlandse sterke ondernemingen met toonaangevende technologie stimuleren om te investeren in de productie van complete voertuigen en O&O-projecten in Shanghai" ([93]).

(250) Toonaangevende ondernemingen op het gebied van voertuigen op nieuwe energiebronnen en specifiek batterijvoertuigen worden in de provinciale en gemeentelijke plannen vaak genoemd als rolmodel voor de verdere ontwikkeling van de bedrijfstak met behulp van overheidssteun. In het Merkprofileringsplan voor de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen in het district Pingshan, Shenzhen ([94]), worden de BYD Group en de Kaiwo New Energy Automobile Group geïdentificeerd als de basis voor de uitvoering van de inrichting van het "Hoofdkantoor O&O + hoogwaardige productie": "Door te vertrouwen op de sterke onderzoeks- en ontwikkelingscapaciteiten van hoogwaardige ondernemingen op het gebied van voertuigen op nieuwe energiebronnen in het district Pingshan, zoals BYD en Kaiwo, de bouw van hogescholen en universiteiten, onderzoeksinstellingen, nationale essentiële laboratoria, nationale technische laboratoria en technische centra versterken en innovatie op regionaal niveau verbeteren. De innovatieketen rond de industrieketen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen complementeren, de industrieketens voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, batterijen, voeding voor communicatiesystemen (UPS), laadsystemen, draden en kabels, chemicaliën voor supercondensatoren en halfgeleiders enz. upstream en downstream verbeteren, om een complete industriële keten te vormen. Zorgen voor een hoge mate van clustering van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, doorgaan met het bouwen en introduceren van een aantal technologische innovatieplatforms die de O&O en productie van voertuigen op nieuwe energiebronnen krachtig ondersteunen, en de opbouw versnellen van een technologisch innovatiesysteem dat de productie, wetenschap, onderzoek en toepassing op een hoog niveau integreert. Focussen op "de integratie van hoofdkantoor, O&O en productie", acties ontwikkelen voor beursgenoteerde ondernemingen om zich te vestigen, acties ontwikkelen voor essentiële ondernemingen om een stabiele groei te realiseren, en het opzetten van een functionele inrichting van "hoofdkantoor, O&O + hoogwaardige productie" versnellen" ([95]).

([87]) 14e vijfjarenplan van de provincie Guizhou voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen. Beschikbaar op: https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml Zie hoofdstuk III, afdeling 3, kolom 3.

([88]) Aanbevelingen van het gemeentelijke partijcomité van Peking over het formuleren van het 14e vijfjarenplan en de langetermijndoelstellingen voor 2035. Beschikbaar op: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) 14e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen en schets van de langetermijndoelstellingen voor 2035 van Shanghai. Beschikbaar op: https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Volksbestuur van de stad Tianjin over de uitgave van het 14e vijfjarenplan voor nationale economische en sociale ontwikkeling en de schets van de visie voor 2035. Beschikbaar op: https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) 14e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen en schets van de langetermijndoelstellingen voor 2035 van Jiangsu. Beschikbaar op: http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Schets van het 14e vijfjarenplan voor de nationale economische en sociale ontwikkeling van de provincie en de langetermijndoelstellingen voor het jaar 2035 van Shaanxi. Beschikbaar op: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Uitvoeringsplan voor het versnellen van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen in Shanghai (2021-2025). Beschikbaar op: https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm Zie hoofdstuk II, afdeling 2, punt 1.

([94]) Beschikbaar op: https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) Zie hoofdstuk IV, afdeling 1, punt 3.

Werkplan voor stabiele groei van de auto-industrie (2023-2024)

(251) In augustus 2023 hebben het MIIT en zeven andere departementen het Werkplan voor stabiele groei van de auto-industrie (2023-2024) ([96]) uitgegeven, met als doel de belangrijkste *doelstellingen* voor de economische ontwikkeling van de automobielindustrie vast te leggen. Van alle maatregelen heeft de eerste betrekking op de verbruiksbelasting voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, en verplicht deze de uitvoering van "bestaand preferentieel beleid, zoals de voertuig- en scheepsbelasting en de belasting op de inschrijving van voertuigen op nieuwe energiebronnen, die goed werken bij het goedkeuren en beoordelen van subsidies voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, en die actief het aandeel van het persoonlijk verbruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen vergroten". Daarnaast bevat de kennisgeving ook instructies over het uitbreiden van de beleidsondersteuning voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, zoals: "Een preferentieel belastingbeleid uitvoeren ten aanzien van de belasting op de inschrijving van voertuigen op nieuwe energiebronnen om de verwachtingen van de bedrijfstak te stabiliseren. Het gebruik van sociaal kapitaal om ontwikkelingsfondsen voor de auto-industrie op te zetten, stimuleren en de steun voor onderzoek naar kerntechnologieën vergroten. Verschillende financiële instrumenten gebruiken, zoals kredieten, obligaties en verzekeringen, om de ontwikkeling van ondernemingen te ondersteunen."

(252) Bijgevolg is er voldoende gedocumenteerd bewijsmateriaal waaruit de politieke steun blijkt voor de versnelde ontwikkelingen van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

(253) Gezien bovenstaande plannen en programma's wordt de bedrijfstak voor batterijvoertuigen beschouwd als een essentiële/strategische bedrijfstak, waarvan de ontwikkeling door de Chinese overheid actief als beleidsdoelstelling wordt nagestreefd. De sector batterijvoertuigen blijkt van het grootste belang te zijn voor de Chinese overheid en de versnelde ontwikkeling ervan krijgt politieke steun; van vitale inputs tot aan het eindproduct. Op basis van de in deze afdeling genoemde beleidsdocumenten concludeerde de Commissie dat de Chinese overheid ingrijpt in de bedrijfstak voor batterijvoertuigen om het desbetreffende beleid uit te voeren en zich mengt in de vrije werking van de markt in de sector batterijvoertuigen, met name door die sector op verschillende manieren en bij belangrijke momenten in het productie- en verkoopproces te bevorderen en te ondersteunen.

3.3. **Gedeeltelijke niet-medewerking en gebruik van beschikbare gegevens**

3.3.1. *Toepassing van artikel 28, lid 1, van de basisverordening ten aanzien van de Chinese overheid*

(254) Hoewel de Chinese overheid tijdens het onderzoek op bepaalde informatieverzoeken van de Commissie heeft geantwoord, waren er opmerkelijke gevallen van geringe medewerking. In haar antwoord op de vragenlijst voor de regering heeft de Chinese overheid met name nagelaten essentiële informatie te verstrekken over de voorbereiding van, het toezicht op en de uitvoering van diverse regelingen. Al deze kritieke elementen zijn nauwkeurig gedocumenteerd in de artikel 28-brief die naar de Chinese overheid is gestuurd. De Chinese overheid heeft opmerkingen gemaakt, die de Commissie in de onderstaande punten heeft behandeld.

3.3.1.1. Toepassing van de bepalingen van artikel 28, lid 1, van basisverordening aangaande de verstrekking van preferentiële leningen

(255) Om op een effectieve wijze de noodzakelijke informatie van de financiële instellingen in de VRC te verkrijgen, en ook om administratieve redenen, heeft de Commissie de Chinese overheid verzocht specifieke vragenlijsten door te sturen naar elke financiële instelling die leningen of exportkredieten hadden verstrekt aan de in de steekproef opgenomen ondernemingen.

([96]) Kennisgeving van het ministerie van Industrie en Informatietechnologie en zeven andere departementen over de publicatie van het werkplan voor het stabiliseren van de groei in de auto-industrie (2023-2024). Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) De Chinese overheid was van mening dat het verzoek van de Commissie aan de Chinese overheid om de specifieke vragenlijst door te sturen, in strijd was met de artikelen 12.1 en 12.9 van de SCM-overeenkomst. De Chinese overheid was van mening dat de verplichting om het onderzoek uit te voeren en informatie te verzamelen bij financiële instellingen, bij de onderzoeksautoriteit ligt en de Commissie de Chinese overheid niet kan verzoeken om de vragenlijsten door te sturen naar financiële instellingen op basis van een vermoeden dat deze entiteiten overheidsinstanties zijn. De Chinese overheid voerde aan dat deze op een vermoeden gebaseerde benadering onverenigbaar is met artikel 1.1, lid a), punt 1, van de SCM-overeenkomst. De Chinese overheid voerde ook aan dat de Commissie al toegang had tot de lijst van handelsbanken van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs en dat zij de vragenlijsten rechtstreeks naar de betrokken financiële instellingen had kunnen sturen.

(257) De Chinese overheid verklaarde verder dat de financiële instellingen niet naar behoren op de hoogte waren gesteld van de van hen verlangde informatie, geen dertig dagen de tijd hadden gekregen om de gevraagde informatie te verstrekken en evenmin voldoende gelegenheid hadden gekregen om de relevante informatie schriftelijk te verstrekken in de zin van artikel 12.1 van de SCM-overeenkomst. Bovendien was de Chinese overheid ook van mening dat personeelsleden van die handelsbanken volgens artikel 53 van de wet inzake handelsbanken geen staatsgeheimen of bedrijfsgeheimen mogen onthullen waarvan zij in de loop van hun dienstverband kennis hebben gekregen, en daarom de vragenlijst niet kunnen beantwoorden.

(258) De Commissie was het niet met dit standpunt eens. Ten eerste gaat de Commissie ervan uit dat de Chinese overheid de beschikking heeft over de van entiteiten in staatsbezit gevraagde informatie voor alle entiteiten waarin zij de belangrijkste aandeelhouder is of de meeste aandelen houdt. Daarnaast, hoewel dat de Commissie er op geen enkele wijze van uitging dat de entiteiten overheidsinstanties zijn, was zij was van mening dat de Chinese overheid over de nodige bevoegdheden beschikte voor een uitwisseling van informatie met financiële instellingen, ook wanneer deze niet in staatsbezit zijn, aangezien zij alle onder de bevoegdheden vallen van de Nationale autoriteit voor financiële regelgeving (de "NFRA"), die in 2023 de China Banking and Insurance Regulatory Commission ("CBIRC") ([97]) verving. In dit verband is het feit dat de Commissie contact had kunnen opnemen met de betrokken financiële instellingen niet relevant. De vorm en modaliteiten voor het verzamelen van de noodzakelijke informatie blijven ter beoordeling van de onderzoeksautoriteit ([98]). De Commissie merkte ook op dat de Chinese overheid in eerdere onderzoeken ([99]) de vragenlijst aan bepaalde banken had doorgestuurd zonder de aanpak van de Commissie in twijfel te trekken. Bovendien heeft de Commissie, wat de gevraagde informatie en de termijn voor het beantwoorden van de vragenlijst betreft, van geen enkele financiële instelling een verzoek om verduidelijking of een verzoek tot verlenging van de termijn ontvangen. Ook de Export-Import Bank of China ("EXIM Bank"), die de vragenlijst heeft beantwoord, heeft niet om opheldering gevraagd.

(259) De Commissie merkte verder op dat de Chinese overheid de vragenlijst uitsluitend naar EXIM Bank heeft doorgestuurd. De Commissie merkte ook op dat EXIM Bank de enige bank was die de vragenlijst heeft beantwoord nadat zij de vragenlijst had ontvangen die door de Chinese overheid was doorgestuurd. EXIM Bank heeft de vragenlijst binnen de afgesproken verlengde termijn beantwoord. Hoewel de antwoorden op de vragenlijst ontoereikend waren, merkte de Commissie op dat EXIM Bank inderdaad ruimschoots de gelegenheid had gehad om de relevante informatie schriftelijk te verstrekken. De Commissie concludeerde derhalve dat als de Chinese overheid de vragenlijst naar andere financiële instellingen had doorgestuurd, de Commissie waarschijnlijk meer antwoorden zou hebben ontvangen.

(260) De Commissie heeft haar vragenlijst niet tot het personeel van de financiële instellingen gericht, maar tot de instellingen zelf. In ieder geval is het feit dat bepaalde informatie als staatsgeheim of bedrijfsgeheim kan worden beschouwd, niet relevant in het kader van een antisubsidieprocedure, gezien alle ingediende informatie die als vertrouwelijk wordt beschouwd, vertrouwelijk wordt behandeld. Bovendien werd aan de in de steekproef opgenomen producenten gevraagd om een bankmachtiging te verstrekken die de vertegenwoordigers van de Commissie de uitdrukkelijke toestemming verleent om alle documenten ([100]) met betrekking tot de door individuele financiële instellingen verstrekte leningen te beoordelen. Sommige van de in de steekproef opgenomen groepen verstrekten de gevraagde machtiging voor bepaalde soorten leningen.

([97]) In 2023 is de China Banking and Insurance Regulatory Commission ("CBIRC") vervangen door de NFRA.
([98]) Panelverslag, China – slachtkuikenproducten (artikel 21.5 – VS), punten 7.229 tot en met 7.231. WT/DS427.
([99]) Zie PB L 325 van 5.12.2013, blz. 88, overweging 139, en PB L 283 van 12.11.2018, blz. 7, overweging 48.
([100]) Zoals, maar niet beperkt tot: leenovereenkomsten, leningaanvragen, interne beoordeling van de bank van de leningaanvraag, documenten met betrekking tot de goedkeuring van de lening.

(261) Zoals vermeld in overweging 259, heeft de Commissie alleen antwoorden op de vragenlijst ontvangen van EXIM Bank. De antwoorden op de vragenlijst bevatten alleen informatie over de bedrijfs-, bestuurs- en eigendomsstructuur. Wat de eigendom betreft, was EXIM Bank niet in de positie om aanvullende informatie te verstrekken inzake het aandeelhouderschap van een van haar aandeelhouders, namelijk Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., die bijna 90 % van de aandelen in handen had. EXIM Bank heeft geen informatie verstrekt over de leningen (of andere financieringsinstrumenten) aan de in de steekproef opgenomen producenten. Aangezien de Commissie van geen enkele financiële instelling een reactie heeft ontvangen, heeft zij geen verifieerbare bedrijfsspecifieke informatie ontvangen met betrekking tot preferentiële financiering.

(262) Bij gebrek aan dergelijke informatie was de Commissie van mening dat zij cruciale informatie over dit aspect van het onderzoek niet had ontvangen. De Commissie heeft de Chinese overheid derhalve meegedeeld dat zij bij het onderzoek naar het bestaan en de omvang van de gestelde subsidiëring door middel van preferentiële financiering overeenkomstig artikel 28, lid 1, van de basisverordening wellicht zou moeten teruggrijpen op de beschikbare gegevens.

(263) De in de steekproef opgenomen producenten hebben de uitgifte van groene obligaties en door activa gedekte effecten tijdens het onderzoek gemeld. Hoewel deze obligaties slechts een variatie zijn van de obligaties die al aanleiding hebben gegeven tot eerdere onderzoeken als onderdeel van het programma voor preferentiële leningen, bleek dat ze vielen onder een wet- en regelgevingskader dat specifiek was voor groene industrieën, waartoe de sector batterijvoertuigen behoort. De Commissie heeft met betrekking tot deze specifieke obligaties meer dan tien wet- en regelgevingsdocumenten geïdentificeerd, zoals de "NDRC: richtlijnen voor de uitgifte van groene obligaties", de "catalogus Ondersteunend project voor groene obligaties (editie van 2021) uitgegeven door de drie ministeries en commissies zoals de People's Bank of China", en de "aankondiging van de People's Bank of China [2015] nr. 39 inzake de uitgifte van groene financiële obligaties op de interbancaire obligatiemarkt", en heeft de Chinese overheid verzocht om uitleg over het regelgevingskader voor de uitgifte en het beheer van groene financiering en door activa gedekte effecten en de rol van elk van de betrokken actoren, waaronder autofinancieringsmaatschappijen. De Chinese overheid weigerde deze informatie te verstrekken met het argument dat het verzoek van de Commissie geen volledige beschrijving van het programma bevatte en dat het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal geen bewijs leverde van de financiële bijdrage, het voordeel en de specificiteit met betrekking tot dergelijke obligaties. Bovendien weigerde de Chinese overheid tijdens het controlebezoek om op dit specifieke onderwerp in te gaan en de vragen van de Commissie te beantwoorden.

(264) De Commissie merkte op dat de verstrekking van preferentiële financiering middels de uitgifte van de obligaties was opgenomen in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal en dat het bestaan van een dergelijke regeling voor aanvang van het onderzoek niet door de Chinese overheid werd betwist. De Commissie was ook van mening dat de groene obligaties en door activa gedekte effecten slechts een variant van deze regeling zijn, die vergelijkbaar is wat de meeste aspecten betreft.

(265) Op 21 mei 2024 heeft de Chinese overheid opmerkingen ingediend over de brief van de Commissie van 8 mei 2024, waarin zij haar voornemen kenbaar maakte om de beschikbare gegevens toe te passen overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening ("artikel 28-brief").

(266) In antwoord op het verzoek om bijlage A door te sturen naar de financiële instellingen, stelde de Chinese overheid dat de Commissie haar informatieverzoeken rechtstreeks tot de relevante entiteiten moest richten. Bovendien stelde de Chinese overheid dat financiële instellingen onafhankelijke economische entiteiten zijn die geen banden hebben met de Chinese overheid. Bovendien beweerde de Chinese overheid dat in bijlage A om vertrouwelijke en gevoelige bedrijfsinformatie wordt verzocht.

(267) De Commissie was het niet met dit standpunt eens. Ten eerste gaat de Commissie ervan uit dat de Chinese overheid de beschikking heeft over de informatie die wordt gevraagd van entiteiten in staatsbezit (zowel ondernemingen als publieke/financiële instellingen) voor alle entiteiten waarin zij een meerderheids- of groot belang heeft. Volgens de wet van de VRC inzake staatsdeelnemingen [101] worden namelijk de taken en bevoegdheden van een investeerder in ondernemingen waarin de staat een belang heeft, namens de Chinese overheid uitgeoefend door toezicht- en beheersbureaus die zijn opgezet door de Commissie voor toezicht op en beheer van staatsactiva van de Staatsraad, en door lokale instanties in de VRC. Dergelijke bureaus hebben dus recht op inkomsten uit die investeringen en medezeggenschap bij belangrijke besluitvorming en de selectie van directieleden van ondernemingen met overheidskapitaal. Bovendien staan ondernemingen met overheidskapitaal

[101] Wet van de Volksrepubliek China inzake staatsdeelnemingen, decreet nr. 5 van de president van de Volksrepubliek China van 28 oktober 2008, artikelen 11 en 12.

volgens artikel 17 van voornoemde wet inzake staatsdeelnemingen onder het beheer en toezicht van de overheid en bevoegde overheidsdiensten en -instanties en zijn zij verantwoording verschuldigd aan hun investeerders.

(268) Daarnaast beschikt de Chinese overheid over de nodige bevoegdheden voor een uitwisseling van informatie met financiële instellingen ook wanneer deze niet in staatsbezit zijn, aangezien zij alle onder de bevoegdheden van de Chinese autoriteit voor bankregelgeving vallen. Zo is de NFRA volgens de artikelen 33 en 36 van de wet inzake het bankentoezicht ([102]) bijvoorbeeld bevoegd om alle in de VRC gevestigde financiële instellingen te verplichten informatie over te leggen, zoals jaarrekeningen, statistische verslagen en gegevens over bedrijfsactiviteiten en bedrijfsvoering. De NFRA kan financiële instellingen tevens opdracht geven informatie te delen met het publiek.

(269) De Chinese overheid beweerde uitleg te hebben gegeven over het mechanisme voor de bepaling van de primaire rentevoet voor leningen (het LPR-bepalingsmechanisme) en voerde aan dat het informatieverzoek van de Commissie met betrekking tot het kredietbeheer- en leningevaluatiesysteem niet duidelijk genoeg was geweest. Met betrekking tot groene obligaties beweerde de Chinese overheid dat de verzoeken van de Commissie niet duidelijk en nauwkeurig genoeg waren geweest, waardoor zij geen accuraat antwoord kon geven.

(270) De Commissie beschouwde de opmerkingen als ongegrond. De Commissie heeft herhaaldelijk specifieke, duidelijke en relevante vragen gesteld, maar de Chinese overheid weigerde de relevante informatie te verstrekken. De Chinese overheid verstrekte niet de noodzakelijke informatie die meer inzicht zou kunnen geven in het LPR-bepalingsmechanisme en het antwoord van de Chinese overheid in dit verband kon ondersteunen.. Op dezelfde manier verstrekte de Chinese overheid geen informatie over de wettelijke basis en het regelgevingskader voor het kredietbeheer- en leningevaluatiesysteem. Bovendien verwees de Commissie in haar verzoek om informatie naar verschillende specifieke officiële documenten met betrekking tot groene obligaties en autofinancieringsmaatschappijen, waarvoor de Chinese overheid geen informatie over het wettelijke en regelgevende kader verstrekte; ook was de Chinese overheid niet bereid uit te leggen wat een groene obligatie inhoudt, ondanks de vermelding ervan in officiële documenten.

(271) Met betrekking tot EXIM Bank stelde de Chinese overheid dat de gevraagde informatie als niet noodzakelijk kon worden beschouwd. Bovendien beweerde de Chinese overheid dat de gevraagde informatie bedrijfsgeheimen bevatte en niet door EXIM Bank kon worden verstrekt. Daarenboven had de Commissie relevante informatie moeten ontvangen van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs.

(272) De Commissie merkte op dat het aan de Commissie is om te bepalen welke informatie noodzakelijk wordt geacht voor het onderzoek en niet aan een betrokken partij. Bovendien heeft de informatie met betrekking tot EXIM Bank een direct verband met de onderzochte regeling. Derhalve is de gevraagde informatie voor de Commissie zowel relevant als noodzakelijk om de regeling goed te kunnen beoordelen. Tot slot herinnerde de Commissie eraan dat de Chinese overheid niet alleen regelgevende bevoegdheden heeft, maar ook verantwoordelijkheden heeft betreffende het beheer van EXIM Bank. Bijgevolg kan de Chinese overheid de verantwoordelijkheid voor het verstrekken van informatie niet volledig afwentelen op de in de steekproef opgenomen producenten. Bijgevolg werden de argumenten afgewezen.

(273) Bij gebrek aan de gevraagde informatie was de Commissie van mening dat zij cruciale informatie over dit aspect van het onderzoek niet had ontvangen. De Commissie heeft de Chinese overheid derhalve meegedeeld dat zij bij het onderzoek naar het bestaan en de omvang van de gestelde subsidiëring door middel van preferentiële financiering, met inbegrip van de uitgifte van groene obligaties en door activa gedekte effecten. overeenkomstig artikel 28, lid 1, van de basisverordening wellicht zou moeten teruggrijpen op de beschikbare gegevens.

3.3.1.2. Toepassing van artikel 28, lid 1, van de basisverordening aangaande inputmaterialen

(274) Om op een effectieve wijze de noodzakelijke informatie van de niet-verbonden leveranciers van inputmaterialen (onderdelen, componenten en grondstoffen) in de VRC te verkrijgen, en om administratieve redenen, heeft de Commissie de Chinese overheid verzocht een specifieke vragenlijst door te sturen naar de leveranciers van inputmaterialen aan de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, zoals meegedeeld aan de Chinese overheid door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs.

([102]) Wet van de Volksrepubliek China inzake de regulering van en het toezicht op de banksector, beschikking nr. 58 van de president van de Volksrepubliek China van 31 oktober 2006.

(275) De Chinese overheid was van mening dat het verzoek van de Commissie aan de Chinese overheid om de specifieke vragenlijst door te sturen, in strijd was met de artikelen 12.1 en 12.9 van de SCM-overeenkomst. De Chinese overheid was van mening dat de verplichting om het onderzoek uit te voeren en informatie te verzamelen bij leveranciers van inputmaterialen bij de onderzoeksautoriteit ligt en de Commissie de Chinese overheid niet kan verzoeken om de vragenlijsten door te sturen naar onafhankelijke commerciële entiteiten op basis van een vermoeden dat deze entiteiten overheidsinstanties zijn. De Chinese overheid voerde aan dat deze op een vermoeden gebaseerde benadering onverenigbaar is met artikel 1.1, lid a), punt 1, van de SCM-overeenkomst. De Chinese overheid voerde ook aan dat de Commissie al toegang had tot de lijst van leveranciers van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs en dat zij de vragenlijsten rechtstreeks naar deze leveranciers had kunnen sturen.

(276) De Chinese overheid verklaarde verder dat de leveranciers van inputmaterialen niet naar behoren op de hoogte waren gesteld van de van hen verlangde informatie, geen dertig dagen de tijd hadden gekregen om de gevraagde informatie te verstrekken en evenmin voldoende gelegenheid hadden gekregen om de relevante informatie schriftelijk te verstrekken in de zin van artikel 12.1 van de SCM-overeenkomst.

(277) Bovendien voerde de Chinese overheid aan dat leveranciers ontmoedigd zouden kunnen worden om hun antwoorden, die vertrouwelijke informatie bevatten, via de Chinese overheid in te dienen, en dat de vragenlijst geen instructies bevatte over het indienen van een niet-vertrouwelijke versie.

(278) In dit verband merkte de Commissie op dat de naar de Chinese overheid gestuurde vragenlijst instructies bevatte waarin haar werd verzocht bewijs te leveren dat zij de vragenlijst inderdaad naar de leveranciers van inputmaterialen had doorgestuurd. De Chinese overheid heeft een dergelijk bewijs niet verstrekt in haar antwoorden op de vragenlijst. Bij gebrek aan een dergelijk bewijs was de Commissie van mening dat de argumenten met betrekking tot de praktische aspecten van de vragenlijst die aan de leveranciers van inputmaterialen moest worden doorgestuurd, niet relevant waren.

(279) De Chinese overheid heeft geen overzicht verstrekt van de namen en de eigendomsstructuur van de Chinese leveranciers van de onderzochte inputmaterialen, omdat dit volgens haar vertrouwelijke informatie betrof. Voorts heeft de Chinese overheid geen gedetailleerde informatie verstrekt over de meeste kenmerken van de Chinese binnenlandse markt voor inputmaterialen voor batterijvoertuigen, waaronder: het aandeel staatsbedrijven in de binnenlandse productie en het binnenlandse verbruik, de omvang van de binnenlandse markt, het prijsstellingsbeleid van de staat en/of de staatsbedrijven, de werkelijke prijzen van inputmaterialen op de binnenlandse markt, en statistieken.

(280) Aangezien de Commissie geen informatie van de Chinese overheid heeft ontvangen over de bovengenoemde elementen, waaronder de structuur van de binnenlandse markt, mechanismen voor prijsstelling en prijzen en over het aandelenbezit van ondernemingen, was de Commissie van mening dat zij voor het onderzoek cruciale informatie niet heeft ontvangen.

(281) De Chinese overheid maakte in haar antwoord op de artikel 28-brief van de Commissie bezwaar tegen de toepassing van de beschikbare gegevens.

(282) Wat de informatie over verschillende onderdelen en componenten en grondstoffen betreft, herhaalde de Chinese overheid haar argument dat zij geen informatie had over de leveranciers van onderdelen en componenten, dat zij geen zeggenschap had over de leveranciers, dat het onmogelijk was hen tot medewerking te dwingen en dat de Commissie zelf de verzoeken moest versturen. Bovendien beweerde de Chinese overheid dat de door de Commissie gevraagde informatie te breed was, niet noodzakelijk voor het onderzoek en dat het toepassingsgebied van het onderzoek onrechtmatig was uitgebreid. Evenzo beweerde de Chinese overheid met betrekking tot de informatie over de China Battery Industry Association ("CBIA") dat zij geen zeggenschap had over de CBIA, die niet formeel verbonden is met de Chinese overheid, en dat de Commissie haar verzoeken rechtstreeks aan de CBIA zou moeten richten.

(283) Ten slotte voerde de Chinese overheid met betrekking tot informatie over de productie, het verbruik, de structuur van de binnenlandse leveranciersmarkt en de elasticiteit aan dat de zij geen beschikking had over deze gegevens.

(284) De Commissie merkte op dat het aan de Commissie is om te bepalen welke informatie noodzakelijk wordt geacht voor het onderzoek en niet aan een betrokken partij. De Commissie kan ook het argument niet aanvaarden dat het verzoek om informatie te breed is, aangezien de informatie, gezien het aantal leveranciers en de betrokken inputmaterialen, per definitie vereist dat een grote hoeveelheid gegevens wordt verzameld. Bovendien verwees de Commissie met betrekking tot het argument dat de Chinese overheid geen zeggenschap heeft over de leveranciers en hen dus onmogelijk tot medewerking kan dwingen, naar de in overweging 278 uiteengezette redenen waarom zij deze beweringen niet relevant achtte.

(285) Wat het argument van een uitgebreid toepassingsgebied betreft, merkte de Commissie op dat deze specifieke regeling al deel uitmaakte van het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal, was opgenomen in het bericht van inleiding en deel uitmaakte van het overleg met de Chinese overheid. Daarom werd de gevraagde informatie nooit verder uitgebreid dan het oorspronkelijke toepassingsgebied.

(286) De Commissie merkte in de eerste plaats op dat de Chinese overheid niet ter discussie stelde dat zij geen informatie had verstrekt over een van de andere verenigingen waarover de Commissie informatie had opgevraagd, namelijk de CBIA, de China non-ferrous metal fabrication Industry Association ("CNFA"), de China Industrial Association of Power Sources ("CIAPS"), de China Photovoltaic Industry Association ("CPIA"), de China Nonferrous Metals Industry Association ("CNMIA") en de China Nonferrous Metals Processing Industry Association ("CNMPIA"). Bovendien heeft de Chinese overheid, zoals beschreven in overweging 278, geen bewijs geleverd dat zij de vragenlijsten naar leveranciers of naar de CBIA had doorgestuurd. Het ontbreken van dergelijk bewijsmateriaal roept zorgen op over de medewerking aan het onderzoek. De Commissie kan evenmin aanvaarden dat de Chinese overheid geen enkele informatie had over de structuur van de markten waarop de binnenlandse leveranciers actief zijn. Zoals beschreven in afdeling 3.7.2 heeft de Commissie vastgesteld dat de staat aandelen heeft in een aantal batterij- en lithiumleveranciers. Om de in overweging 268 uiteengezette redenen beschikt de staat daarom over talrijke middelen om informatie en gegevens te verzamelen over de ondernemingen waar de staat in investeert. Bovendien beschikt de staat, zoals blijkt uit de directe rol die de CBIA en de CIAPS spelen in de leveranciersmarkten, over een aantal andere middelen om gegevens te verzamelen over alle staatsbedrijven en andere entiteiten die actief zijn op de leveranciersmarkten. Tot slot is het verzamelen van algemene statistieken over verbruik, productie, marktstructuur en prijzen inherent aan de functies die doorgaans door een soevereine staat worden uitgeoefend. Aangezien de Commissie geen informatie van de Chinese overheid heeft ontvangen over de hierboven genoemde elementen, was de Commissie van oordeel dat zij cruciale informatie die relevant was voor het onderzoek niet had ontvangen en dat zij zich voor haar bevindingen met betrekking tot inputmaterialen moest baseren op de beschikbare gegevens.

3.3.1.3. Toepassing van de bepalingen van artikel 28, lid 1, van de basisverordening aangaande het fiscale subsidiebeleid voor de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen

(287) De Commissie heeft de Chinese overheid verzocht een vragenlijst in te vullen met specifieke vragen over het fiscale subsidiebeleid voor de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen. In haar antwoord heeft de Chinese overheid nagelaten de gevraagde basisinformatie te verstrekken over verschillende elementen, zoals de voorbereiding, monitoring en uitvoering van de regeling, evenals de schattingen van de aantallen voertuigen waarop de regeling van toepassing was.

(288) De Chinese overheid heeft geen voorbereidende documenten openbaar gemaakt (haalbaarheid, verwachte resultaten), noch tussentijdse noch definitieve documenten (beoordeling van de resultaten, gevolgen voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, verdeling van de voordelen tussen producenten en consumenten). De Chinese overheeft heeft de soorten gegevens die door de relevante autoriteiten met betrekking tot het programma zijn bijgehouden, niet geïdentificeerd of toegelicht.

(289) Evenzo heeft de Chinese overheid het betalingsregeling van de overheid voor de tijdens het onderzoektijdvak verkochte batterijvoertuigen niet verstrekt. Bovendien heeft zij niet de totale bedragen van de subsidies verstrekt die de afgelopen vier jaar zijn uitgekeerd in verband met aanvragen met betrekking tot batterijvoertuigen. Daarenboven kon zij niet aantonen op welke basis de subsidie per voertuig in de loop der jaren was verlaagd. De Chinese overheid heeft ook geen gegevens verstrekt over het aantal batterijvoertuigen waarvoor sinds 2018 subsidies zijn verstrekt. Bovendien kon de Chinese overheid geen uitleg geven over de procedure voor het aanvragen van uitbetaling in het geval van ingevoerde batterijvoertuigen.

(290) Voorts kon de Chinese overheid het volgende niet verstrekken: i) geconsolideerde jaartabellen met de betaalde bedragen per buitenlandse producent per geïmporteerd model voor de afgelopen vier jaar; ii) verzoeken van buitenlandse ondernemingen om instructies over de afwikkeling van de aanvraag voor fiscale subsidies in 2020-2023; iii) het aantal geïmporteerde batterijvoertuigen waarvoor in het onderzoektijdvak of in voorgaande jaren middelen zijn overgemaakt.

(291) Tot slot heeft de Chinese overheid geen verklaring gegeven over de vraag of soortgelijke regelingen bestaan op centraal of op provinciaal niveau.

(292) Aangezien de Commissie geen informatie van de Chinese overheid heeft ontvangen over de bovengenoemde elementen, is de Commissie van mening dat zij voor het onderzoek cruciale informatie niet heeft ontvangen.

(293) De Chinese overheid maakte in haar antwoord op de artikel 28-brief van de Commissie bezwaar tegen de toepassing van de beschikbare gegevens.

(294) De Chinese overheid beweerde geen toegang te hebben tot informatie over haalbaarheidsstudies, verwachte resultaten, noch tot tussentijdse noch definitieve documenten.

(295) De Chinese overheid voerde ook aan dat de informatie over de betalingsregeling van de overheid voor de tijdens het onderzoektijdvak verkochte batterijvoertuigen, de aard van de door de betrokken overheden bijgehouden gegevens met betrekking tot het programma, het aantal batterijvoertuigen waarvoor subsidies werden verstrekt en de opgegeven verkochte batterijvoertuigen, niet relevant is en niet noodzakelijk is voor dit onderzoek.

(296) Met betrekking tot informatie over de bedragen die in het kader van het programma per model aan buitenlandse producenten zijn betaald, stelde de Chinese overheid dat zij niet over deze informatie beschikte en dat deze niet relevant was en niet noodzakelijk was voor de doeleinden van dit onderzoek.

(297) De Commissie merkte op dat het uiterst onwaarschijnlijk is dat de Chinese overheid geen informatie heeft bewaard over haalbaarheidsstudies of verwachte resultaten van een programma dat al meerdere jaren loopt, dat meerdere herzieningen en correcties heeft ondergaan op basis van evaluaties, en waar, belangrijker nog, aanzienlijke bedragen naartoe zijn gegaan vanuit de centrale begroting die door de Chinese overheid werd beheerd. Voor deze herevaluaties zou enige informatie nodig moeten zijn geweest over de verwachte resultaten en over de ondernemingen die van deze programma's profiteren. Daarom kan de Commissie, voor zover de informatie noodzakelijk wordt geacht om tot een conclusie te komen, in voorkomend geval gebruik maken van de beschikbare gegevens.

(298) Wat betreft de relevantie van de informatie, merkte de Commissie op dat het aan de Commissie is om te bepalen welke informatie noodzakelijk wordt geacht voor het onderzoek en niet aan een betrokken partij. Bovendien is er een direct verband tussen de betalingsregeling van de overheid aan producenten van batterijvoertuigen op basis van het aantal door hen verkochte batterijvoertuigen, de bedragen die worden uitbetaald aan binnenlandse en buitenlandse producenten, en de gegevens die over deze betalingen worden bijgehouden, en de vermeende subsidieregeling voor de berekening en bepaling van, onder andere, de specificiteit ervan. Derhalve is de gevraagde informatie voor de Commissie zowel relevant als noodzakelijk om de regeling goed te kunnen beoordelen.

(299) De Commissie concludeerde derhalve dat zij zich voor haar bevindingen met betrekking tot het fiscale subsidiebeleid voor de bevordering en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen moest baseren op de beschikbare gegevens.

3.3.1.4. Toepassing van de bepalingen van artikel 28, lid 1, van de basisverordening aangaande subsidies en/of andere subsidieregelingen, met inbegrip van staats-/regionale/lokale overheidsregelingen

(300) De Commissie heeft de Chinese overheid verzocht informatie te verstrekken over subsidieregelingen op nationaal, provinciaal of gemeentelijk niveau die een voordeel opleverden voor producenten/exporteurs van het onderzochte product gedurende de laatste drie kalenderjaren vóór het onderzoektijdvak en tijdens het onderzoektijdvak. Hoewel de Chinese overheid hierover geen informatie heeft verstrekt, lijkt het erop dat zij geen contact heeft opgenomen met lagere overheden, zowel op provinciaal als op gemeentelijk niveau, om de gevraagde informatie te verzamelen.

(301) De Chinese overheid maakte in haar antwoord op de artikel 28-brief van de Commissie bezwaar tegen de toepassing van de beschikbare gegevens.

(302) De Chinese overheid beweerde dat er geen toezicht was op de subsidies die ondernemingen ontvingen van lagere overheden. Bovendien voerde de Chinese overheid aan dat het gebrek aan specificiteit in de vraag van de Commissie het voor de Chinese overheid lastig maakte om uitgebreide informatie uit alle Chinese provincies en steden te verzamelen. Tot slot voerde zij aan dat de relevante documentatie was verstrekt door Chinese producenten-exporteurs.

(303) De Commissie constateerde dat het onwaarschijnlijk is dat de Chinese overheid geen gegevens heeft bewaard of niet gerechtigd is informatie op te vragen bij provincies en steden over de overdracht van geldmiddelen door of namens de Chinese overheid. Dit omvat gegevens zoals de redenen voor deze overdracht, de betrokken bedragen en de ontvangers van de uitbetalingen. Daarom kan de Commissie, voor zover de informatie noodzakelijk wordt geacht om tot een conclusie te komen, in voorkomend geval gebruik maken van de beschikbare gegevens.

(304) De Commissie merkte ook op dat de informatieverzoeken in de vragenlijst en de aanmaningen tot het verstrekken van de ontbrekende gegevens gedetailleerd en specifiek waren. Evenzo herinnerde de Commissie eraan dat de Chinese overheid actief betrokken is bij de regelingen, aangezien zij het rechtskader, het besluitvormingsproces, de uitbetaling en het programmaontwerp van de subsidies controleert. Bijgevolg kan de Chinese overheid de verantwoordelijkheid voor het verstrekken van informatie niet volledig afwentelen op de in de steekproef opgenomen producenten.

(305) Aangezien de Commissie geen informatie van de Chinese overheid heeft ontvangen over de hierboven genoemde elementen, was de Commissie van oordeel dat zij cruciale informatie die relevant was voor het onderzoek, niet had ontvangen en dat zij zich voor haar bevindingen met betrekking tot subsidies/andere subsidieregelingen, waaronder regelingen op het niveau van de staat of regionale of lokale overheid zou moeten baseren op de beschikbare gegevens.

3.3.1.5. Regeling voor de vrijstelling van de belasting op de inschrijving van voertuigen

(306) De Commissie heeft de Chinese overheid verzocht een vragenlijst in te vullen met specifieke vragen over de regeling voor vrijstelling van de belasting op de inschrijving van voertuigen. In haar antwoord op deze vragenlijst heeft de Chinese overheid nagelaten de gevraagde basisinformatie te verstrekken over zaken als de voorbereiding, monitoring en uitvoering van de regeling, evenals de schattingen van de aantallen voertuigen waarop de regeling van toepassing was.

(307) Met betrekking tot de voorbereiding en monitoring van het programma heeft de Chinese overheid geen analyse gegeven van de verwachte resultaten. De Chinese overheid heeft ook geen specificatie of uitleg kunnen geven van de soorten gegevens die door de relevante autoriteiten worden bijgehouden (bv. boekhoudkundige gegevens, bedrijfsspecifieke bestanden, databanken, begrotingsautorisaties enz.). Bovendien heeft de Chinese overheid het bedrag aan gederfde belasting op grond van dit beleid niet opgegeven. Bovendien heeft de Chinese overheid geen enkel tussentijds document verstrekt, zoals evaluatieresultaten, effectbeoordelingen van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen en een verdeling van de voordelen tussen producenten en consumenten. Evenzo heeft de Chinese overheid geen cijfers verstrekt over de verkoop van ingevoerde batterijvoertuigen die in de catalogus waren opgenomen en die onder dit programma vielen.

(308) Met betrekking tot de catalogus van voertuigen op nieuwe energiebronnen die zijn vrijgesteld van de belasting op de inschrijving van voertuigen heeft de Chinese overheid geen antwoorden verstrekt over i) de criteria om voor de vrijstelling in aanmerking te komen, ii) informatiedocumenten met betrekking tot afgewezen modellen en aanvragen voor modellen, en iii) van producenten ontvangen mededelingen over hun aanvragen. Meer specifiek heeft de Chinese overheid geen verklaringen of bewijsmateriaal verstrekt ter onderbouwing van de gronden op basis waarvan aanvragen voor opname van voertuigen in het programma werden goedgekeurd of afgekeurd. Bovendien heeft de Chinese overheid geen informatiedocumenten vertrekt voor afgewezen modellen, noch de modelaanvragen en de documenten verstrekt die naar de producenten waren gestuurd met betrekking tot deze afgekeurde modellen.

(309) Evenzo heeft de Chinese overheid geen informatie verstrekt over het aantal in de VRC geregistreerde batterijvoertuigen. Bovendien heeft de Chinese overheid geen informatie verstrekt over het aantal ingevoerde batterijvoertuigen die tijdens het onderzoektijdvak of eerdere perioden waren geregistreerd. De Chinese overheid heeft ook geen informatie verstrekt over het aantal registraties van voertuigen op nieuwe energiebronnen of batterijvoertuigen per merk, model en plaats van registratie. Tot slot heeft de Chinese overheid geen enkel onderzoek ingediend dat als referentie kan dienen met betrekking tot de prijselasticiteit in de VRC.

(310) Aangezien de Commissie over alle bovengenoemde elementen geen informatie van de Chinese overheid heeft ontvangen, is de Commissie van mening dat zij voor het onderzoek cruciale informatie niet heeft ontvangen.

(311) In haar antwoord op de artikel 28-brief van de Commissie heeft de Chinese overheid bezwaar gemaakt tegen de toepassing van beschikbare feiten op grond van het feit dat geen van de gevraagde informatie beschikbaar was voor de Chinese overheid.

(312) Daarnaast voerde de Chinese overheid aan dat de informatie over het aantal registraties van batterijvoertuigen niet relevant was voor het doel van het onderzoek.

(313) De Commissie merkte op dat het hoogst onwaarschijnlijk is dat de Chinese overheid niet over informatie beschikt over het aantal batterijvoertuigen dat gedurende een bepaalde periode in de VRC is geregistreerd. Dit is met name het geval omdat batterijvoertuigen op het moment van registratie profiteren van speciale voorwaarden, die moeten worden geëvalueerd, gecontroleerd en gemonitord door de Chinese overheid. Er bestaat een uitgebreide set van documenten die de eigenaren van deze voertuigen tijdens het hele proces van aankoop, registratie en verkrijgen van een kenteken voor een voertuig in de VRC moeten indienen bij de verkeersautoriteiten. Vanaf het moment van aankoop zijn mensen die een dergelijk voertuig kopen, verplicht om te voldoen aan de regelgeving inzake de belasting op de inschrijving van voertuigen door een aangifte belasting op de inschrijving van voertuigen in te dienen. Op deze aangifte moet gedetailleerde informatie worden ingevuld, waaronder het voertuigidentificatienummer (VIN), dat het model van het voertuig en een aantal kenmerken ervan op unieke wijze identificeert. Bovendien moeten voertuigen die in de VRC zijn geregistreerd een registratieproces doorlopen bij de Chinese verkeersautoriteiten, waarbij onder meer het voertuigtype en het model worden geïdentificeerd. Op dezelfde manier kunnen kentekens aan specifieke voertuigen worden gekoppeld.

(314) Het is eveneens onwaarschijnlijk dat de Chinese overheid geen schriftelijke documentatie bewaart met betrekking tot de afwijzing van modellen voor opname in de catalogus, vooral wanneer de procedure voor opname in de catalogus vereist dat de producenten een aanzienlijke hoeveelheid gegevens moeten aanleveren die door verschillende technische diensten binnen de Chinese overheid moeten worden geëvalueerd. Bovendien merkte de Commissie op dat het onwaarschijnlijk is dat de Chinese overheid niet op de hoogte is van de geschatte belastinginkomsten die zij als gevolg van een al lang bestaand programma heeft gederfd. Dit is immers een programma met directe gevolgen voor de begroting en dat ertoe kan leiden dat het land jaarlijks honderden miljarden RMB aan belastinginkomsten misloopt.

(315) Daarom heeft de Commissie, voor zover de informatie noodzakelijk wordt geacht om tot een conclusie te komen, in voorkomend geval gebruikgemaakt van de beschikbare gegevens.

(316) Wat de relevantie van de informatie betreft, merkte de Commissie op dat het aan de Commissie is om te bepalen welke informatie noodzakelijk wordt geacht voor het onderzoek en niet aan een betrokken partij. Bovendien houdt de registratie van batterijvoertuigen rechtstreeks verband met de vermeende subsidieregeling, en daarom was de gevraagde informatie voor de Commissie zowel relevant als noodzakelijk om de regeling goed te kunnen beoordelen.

(317) Hoewel de Commissie, zoals vermeld in afdeling 3.9, voorlopig heeft besloten geen conclusies te trekken ten aanzien van deze regeling, behoudt zij zich het recht voor verder te onderzoeken of het programma aanleiding geeft tot compenserende maatregelen. Bijgevolg is het mogelijk dat de Commissie zich voor haar bevindingen betreffende de regeling voor de vrijstelling van de belasting op de inschrijving van voertuigen moet baseren op beschikbare gegevens, mocht zij voldoende elementen verzamelen om te concluderen dat deze regeling aanleiding geeft tot compenserende maatregelen.

3.3.2. *Toepassing van artikel 28, lid 1, van de basisverordening ten aanzien van de SAIC Group*

(318) De SAIC Groep verleende aanvankelijk zijn medewerking aan de Commissie door de vragenlijst te beantwoorden. Met name de verbonden entiteiten, waaronder zes producenten van batterijvoertuigen, hebben de vragenlijst beantwoord. Deze antwoorden bleken echter zeer ontoereikend te zijn en op 12 december 2023 heeft de Commissie de SAIC Groep op de hoogte gebracht van het voornemen van de Commissie om artikel 28, lid 1, van de basisverordening toe te passen met betrekking tot de informatie die niet voorafgaand aan de controlebezoeken was verstrekt, en het feit dat, als deze informatie niet zou worden ontvangen, de Commissie haar bevindingen mogelijk zou baseren op de beschikbare gegevens. De ontbrekende informatie had onder meer betrekking op de productiekosten, gedetailleerde informatie over de aankoop van de belangrijkste inputs en ook ontbraken antwoorden op de vragenlijst van verbonden ondernemingen die betrokken waren bij de activiteiten in verband met het onderzochte product, waarvoor om een antwoord op de vragenlijst was gevraagd.

(319) De SAIC Group heeft de ontbrekende informatie niet verstrekt en voerde aan dat dit te wijten was aan het grote aantal verbonden ondernemingen in de groep, en dat de toepassing van de “beschikbare gegevens” geen goede weerspiegeling van de hoge mate van medewerking tot aan dat punt in het onderzoek. De SAIC Group voerde aan dat het grote aantal ontoereikende antwoorden te wijten was aan de vaak ongerechtvaardigde hoeveelheid informatie waar door de Commissie om werd gevraagd en aan de hoge coördinatielast tussen de talrijke verbonden ondernemingen die dit opleverde.

(320) Het gebrek aan medewerking werd echter bevestigd, ongeacht of dit betrekking had op de periode vóór, tijdens en na de controlebezoeken, aangezien cruciale informatie, waaronder onder meer de productiekosten, stuklijsten, productspecificaties, inclusief de chemische samenstelling van de bij leveranciers ingekochte grondstoffen, ondersteunende overzichten van aankooptransacties per leverancier, en informatie met betrekking tot ontvangen subsidies, niet werd verstrekt. De Commissie legde aan de SAIC Group uit dat dergelijke informatie noodzakelijk werd geacht om tot concrete bevindingen te komen met betrekking tot de subsidies die uit verschillende steunmaatregelen waren ontvangen. Bovendien bleek dat ook andere verbonden ondernemingen hadden nagelaten de vragenlijst te beantwoorden, hoewel dit op grond van hun activiteiten wel verplicht was.

(321) De Commissie concludeerde dat het ontbreken van dergelijke noodzakelijke informatie het onderzoek belemmerde. Daarom werd de SAIC Group op 23 april 2024 naar behoren geïnformeerd over de gevolgen van slechts gedeeltelijke medewerking aan het onderzoek en over het voornemen van de Commissie om artikel 28 van de basisverordening toe te passen met betrekking tot de niet ingediende informatie of de informatie die niet kon worden geverifieerd. De Commissie heeft de onderneming verzocht opmerkingen in te dienen.

(322) De Commissie heeft op 30 april 2024 opmerkingen van de SAIC Group ontvangen. De SAIC Group was het niet eens met de beoordeling door de Commissie van het algemene niveau van de medewerking door de verschillende entiteiten die deel uitmaken van de groep, en bracht verschillende argumenten naar voren die tot de conclusie leidden dat de beoogde toepassing van artikel 28 van de basisverordening niet gerechtvaardigd was.

3.3.2.1. Het argument van de SAIC Group dat niet was voldaan aan de wettelijke normen voor de toepassing van artikel 28 van de basisverordening

(323) De SAIC Group verklaarde dat bepaalde aspecten van de beoordeling van de Commissie voor de toepassing van artikel 28 van de basisverordening een verkeerde voorstelling van zaken gaven wat betreft de geregistreerde feiten en herhaalde dat hij naar beste vermogen aan het onderzoek had meegewerkt. De SAIC Group legde uit dat het in gevallen waarin hij niet in staat was de gevraagde informatie volledig of slechts gedeeltelijk te verstrekken, "alternatieve documenten" had verstrekt om het onderzoek van de Commissie te vergemakkelijken.

(324) In dit verband verwees de SAIC Group naar artikel 28, lid 3, van de basisverordening, evenals naar de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie ([103]), en beweerde hij dat zelfs de onvolledige of anderszins ontoereikende antwoorden moeten worden aanvaard.

(325) Voorts merkte de SAIC Group op dat het Hof in deze zaak ([104]) overwoog dat "het begrip "nodige gegevens" ziet op de inlichtingen waarover de belanghebbenden beschikken en die de instellingen van de Unie van hen wensen te verkrijgen om in het kader van het antidumpingonderzoek de passende conclusies te kunnen trekken". In dezelfde zaak ([105]) oordeelde het Hof "dat het aan die instellingen staat te bewijzen dat er sprake is van dumping, schade en van een oorzakelijk verband tussen de invoer met dumping en die schade en dus tevens dat een gegeven "nodig" is om in het kader van het antidumpingonderzoek de passende conclusies te trekken".

(326) In het licht van de bevindingen van het Hof was de SAIC Group van mening dat "vanwege de zeer complexe aard van dit onderzoek (zowel wat betreft het brede toepassingsgebied van de gevraagde informatie, het grote aantal ondernemingen dat informatie moet verstrekken als de korte doorlooptijd om informatie te verstrekken), de Commissie de bovengenoemde criteria niet te strikt zou moeten toepassen op de ingediende informatie" en "wanneer de informatie ontoereikend wordt geacht, het gebruik van de beschikbare gegevens strikt beperkt zou moeten blijven tot het noodzakelijke doel van die informatie en onder alle omstandigheden zou moeten worden gecontroleerd aan de hand van andere onafhankelijke bronnen, volledig in overeenstemming met artikel 28, lid 5, van de basisverordening".

([103]) Zie zaak T-413/13, City Cycle Industries/Raad, EU:T:2015:164, punt 120; zaak T-633/11, Guangdong Kito Ceramics e.a./Raad, EU:T:2014:271, punt 100; verslag van de Beroepsinstantie van de WTO, VS – warmgewalst staal, WT/DS184/AB/R, vastgesteld op 23 augustus 2001, punt 81, en zaak C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

([104]) Zaak C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, punten 53 tot en met 57.

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

(327) De Commissie herinnerde eraan dat de gevraagde informatie feitelijk door de andere in de steekproef opgenomen groep(en) was verstrekt en dus gemakkelijk beschikbaar was voor de SAIC Group. Het was dan ook de keuze van de SAIC Group om de gevraagde informatie niet te verstrekken, zoals blijkt uit de lijst van niet-ingediende documenten, die tijdens de controle door de groep was ondertekend en goedgekeurd. Uit deze lijst blijkt dat de groep het onderzoek heeft belemmerd door bewust niet naar beste vermogen te handelen. Bovendien werd de informatie noodzakelijk geacht om passende conclusies te kunnen trekken in het onderzoek naar de subsidies en wat dit betreft in lijn is met de bevindingen van het Hof. Ook werd op passende wijze rekening gehouden met alle relevante informatie, indien verifieerbaar, die door de SAIC Group als "alternatieve documenten" werd verstrekt, inclusief de lijst van ontbrekende documenten. De Commissie heeft alleen gebruikgemaakt van de beschikbare gegevens, onder meer uit onafhankelijke bronnen zoals vermeld in afdeling 3.3 met betrekking tot preferentiële leningen, exportkredietverzekeringen, vrijstellingen van de omzetbelasting, inputmaterialen en het fiscale subsidiebeleid voor de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen, wanneer de ingediende informatie duidelijk ontoereikend was (en vermeld in de gezamenlijk ondertekende bijlagen bij de verslagen van de controlebezoeken) en de Commissie beschikte over voldoende elementen om conclusies te trekken over deze regelingen. Het is onjuist om aan te nemen dat de Commissie de criteria van artikel 28, lid 3, van de basisverordening te strikt heeft toegepast.

(328) Aangezien de SAIC Group in haar opmerkingen beweerde dat "het voordeel van de twijfel moet worden gegeven aan de informatie die in het dossier zoals verstrekt, vermeld staat", heeft de Commissie in haar mededeling van de belangrijkste feiten en overwegingen aan de in de steekproef opgenomen producent-exporteur uitgelegd dat zij bij het gebruik van de beschikbare gegevens in de zin van artikel 28 van de basisverordening zoveel mogelijk gebruik heeft gemaakt van de door de SAIC Group verstrekte informatie, en bij gebrek aan dergelijke geverifieerde informatie pas heeft teruggegrepen naar openbare, onafhankelijke bronnen. Het argument dat niet aan de wettelijke normen voor de toepassing van artikel 28 van de basisverordening was voldaan, werd daarom afgewezen.

3.3.2.2. Verzoeken om informatie ten aanzien van verbonden leveranciers

(329) Zoals vermeld in de overwegingen 318 en 319 werden tijdens het onderzoek verschillende niet-vermelde verbonden ondernemingen vastgesteld waarvoor de SAIC Group geen antwoorden op de vragenlijst had verstrekt. Deze "nieuwe" ondernemingen bleken verbonden te zijn met de SAIC Group en betrokken te zijn bij diverse belangrijke contractuele relaties aangaande activiteiten zoals het verstrekken van inputmaterialen, kapitaal, leningen, garanties en andere vormen van financiering binnen de SAIC Group. De SAIC Group heeft de verzoeken van de Commissie om een vragenlijst in te vullen, herhaaldelijk afgewezen, met het argument dat dit een inbreuk was op de grondrechten van de SAIC Group, echter zonder dit argument te onderbouwen.

(330) In zijn opmerkingen stelde de SAIC Group dat deze verbonden ondernemingen niet konden of hoefden mee te werken aan het onderzoek en dat de toepassing van artikel 28 van de basisverordening op deze ondernemingen in elk geval niet gerechtvaardigd was of strikt beperkt moest worden. De door de SAIC Group aangevoerde redenen hielden verband met verschillende factoren, zoals:

— een zeer lage transactiewaarde van de verbonden onderneming in de omzet van de SAIC Group (minder dan 1 %);

— geen bezit van aandelen in of betekenisvolle zeggenschap over de verbonden ondernemingen, hetgeen werd bevestigd door het feit dat deze ondernemingen weigerden om in te gaan op het door de SAIC Group ingediende verzoek tot medewerking of om vertrouwelijke documenten te verstrekken over de genoemde ondernemingen;

— de bedrijfsactiviteiten van de verbonden ondernemingen vielen niet onder het toepassingsgebied van de instructies van de vragenlijst voor producenten-exporteurs of de op 17 november 2023 door de Commissie gepubliceerde toelichting ([106]);

— het productievolume dat voortvloeit uit een maakloonovereenkomst is al meegenomen in het antwoord van de SAIC Group;

— de vermeende verbonden onderneming had tijdens het onderzoektijdvak geen O&O-transacties of geldige O&O-contracten met de SAIC Group;

— een vermeende verbonden onderneming was de ontvanger, maar niet de rechthebbende, van een grondgebruiksrecht.

([106]) Mededeling in het dossier: De verbonden ondernemingen die een antwoord op de vragenlijst moeten indienen. (t23.005730).

(331) De Commissie was het ermee eens dat, in overeenstemming met de bovengenoemde toelichting, een verbonden onderneming met een zeer lage transactiewaarde, die minder dan 1 % van de aankopen van de SAIC Group vertegenwoordigt, inderdaad zou kunnen worden vrijgesteld van het verstrekken van het beantwoord van de vragenlijst voor dit onderzoek. De Commissie behield zich echter het recht voor artikel 28 van de basisverordening toe te passen op de onderdelen die deze verbonden onderneming aan de SAIC Group leverde, aangezien zij deze informatie niet had kunnen verifiëren.

(332) De Commissie merkte op dat de verbonden leverancier in kwestie en de SAIC Group gezamenlijk een onderneming exploiteerden voor de ontwikkeling, productie en verkoop van batterijcellen, -modules en -pakketten, en daarom wettelijk erkende zakenpartners waren. Daarom worden zij beschouwd als verbonden in de zin van artikel 127 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie, die de wettelijke verplichting rechtvaardigt om als verbonden partij de vragenlijst over een subsidie te beantwoorden volgens de instructies bij de vragenlijst en in de daaropvolgende correspondentie. Het argument van de groep werd daarom afgewezen.

(333) De SAIC Group stelde dat de Commissie haar beoordeling moet herzien en zich moet onthouden van de toepassing van artikel 28 van de basisverordening op ondernemingen die weigerden financiële of contractuele banden en joint venture-overeenkomsten openbaar te maken, en in dergelijke gevallen alleen openbaar beschikbare informatie zou moeten gebruiken, in overeenstemming met artikel 28, lid 5, van de basisverordening. De Commissie heeft de SAIC Group herhaaldelijk laten weten dat het feit dat bepaalde informatie als "cruciaal bedrijfsgeheim" werd beschouwd, niet relevant was, gezien de vertrouwelijke wijze waarop alle informatie die wordt ingediend in het kader van antisubsidieprocedures overeenkomstig artikel 29 van de basisverordening wordt behandeld. Het argument werd derhalve afgewezen.

(334) De SAIC Group beweerde dat de Commissie niet naar behoren had uitgelegd waarom sommige verbonden ondernemingen een vragenlijst hadden moeten invullen. In haar tweede verzoek heeft de Commissie echter uitgelegd dat volgens de in het dossier beschikbare informatie (een organigram waaruit blijkt dat de verbonden ondernemingen een belangrijke financiële en/of controlerende rol spelen) deze ondernemingen verbonden waren omdat zij betrokken leken te zijn bij het verstrekken van kapitaal, leningen of andere vormen van financiering binnen de SAIC Group. Nadat de Commissie echter een tweede negatieve antwoord op haar verzoek van de SAIC Group had ontvangen, heeft zij haar verzoek niet herhaald en de SAIC Group op 23 april 2024 op de hoogte gebracht van de gevolgen van niet-medewerking.

(335) De SAIC Group weigerde een vragenlijst te beantwoorden over een verbonden onderneming die tijdens een van de controlebezoeken betrokken bleek te zijn bij een maakloonovereenkomst. Hoewel de SAIC Group erkende dat deze verbonden onderneming betrokken was bij de productie van het onderzochte product, beweerde het ook dat de Commissie had moeten "bevestigen" dat de vragenlijst beantwoord moest worden. Uit deze opmerking bleek het gebrek aan medewerking van de SAIC Group, die uiteindelijk beweerde dat elke toepassing van artikel 28, als dat al met betrekking tot deze verbonden onderneming zou gebeuren, beperkt zou moeten worden tot elementen die geen verband houden met subsidies. Het argument werd afgewezen.

(336) Het bestaan van deze verbonden ondernemingen bleek feitelijk uit de informatie die werd verstrekt bij de eerste indiening van informatie voorafgaand aan de indiening van de antwoorden op de vragenlijst, in de antwoorden op de vragenlijst of tijdens de incidentele controlebezoeken. Deze verbonden ondernemingen waren ofwel leveranciers of afnemers van de SAIC Group en leken vaak betrokken te zijn bij activiteiten die verband hielden met het onderzochte product, of dat nu was als onderzoeksinstituut, leverancier van onderdelen en componenten vermeld in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal, logistiek bedrijf enz. Gezien de aard van hun activiteiten hadden zij de vragenlijst moeten invullen, zodat de Commissie de informatie kon verifiëren en eventueel om verder bewijsmateriaal kon verzoeken.

3.3.2.3. Informatie die niet door de SAIC Group is verstrekt en andere niet-openbaar gemaakte documenten vóór en tijdens de controlebezoeken

(337) In zijn opmerkingen beweerde de SAIC Group dat naar aanleiding van de aanmaningen tot het verstrekken van de ontbrekende gegevens die van de Commissie waren ontvangen, bepaalde informatie achteraf daadwerkelijk was verstrekt en volledig kon worden geverifieerd tijdens de controlebezoeken. De SAIC Group verwees echter alleen naar informatie met betrekking tot aankopen en vrijstelling van verbruiksbelasting voor binnenlandse afnemers, en erkende daarmee dat alle andere ontbrekende informatie tijdens het onderzoek niet openbaar was gemaakt. In feite benadrukten de aanmaningen tot het verstrekken van de ontbrekende gegevens belangrijke kwesties die de individuele producenten die deel uitmaken van de SAIC Group opzettelijk nalieten te vermelden (informatie in hun antwoorden op de vragenlijst met betrekking tot productie- en omzetprognoses, productiekosten, aankopen en vrijstelling van verbruiksbelasting op binnenlandse verkopen).

(338) De SAIC Group verstrekte een overzicht van de documenten die niet vóór en tijdens controlebezoeken waren ingediend, waarbij de Commissie werd verzocht artikel 28 van de basisverordening alleen toe te passen op documenten die niet door individuele entiteiten waren verstrekt. De Commissie heeft de overzichten opnieuw bekeken en bleef bij haar standpunt met betrekking tot de elementen op het overzicht dat naar de SAIC Group was gestuurd en waarop het gebruik van beschikbare gegevens van toepassing was, zoals subsidieprogramma's, de verstrekking van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning, inkomstenderving vanwege programma's voor vrijstelling en vermindering van belastingen en het verstrekken van preferentiële financiering (zoals obligaties en aandeleninjecties) en ontbrekende antwoorden op de vragenlijst. Het argument om de verstrekte informatie met betrekking tot de volgende hieronder genoemde elementen niet af te wijzen, werd afgewezen:

a) *Stuklijst van eindproducten en specificaties van de toeleveringsproducten (bv. chemie, samenstelling enz.)*

(339) De stuklijsten zijn uitgebreide lijsten waarop de grondstoffen, componenten en instructies worden vermeld die nodig zijn om een product te vervaardigen. De Commissie heeft de SAIC Group herhaaldelijk uitgelegd wat het belang van deze stuklijsten is voor het onderzoek, omdat hiermee de belangrijkste afzonderlijke componenten en materialen waaruit het eindproduct bestaat en de oorsprong ervan kan worden geïdentificeerd.

(340) In de onderhavige subsidiezaak was de stuklijst eveneens belangrijk om de onderdelen te identificeren die werden gebruikt bij de assemblage van het eindproduct (batterijvoertuigen of componenten zoals batterijen), de gebruikte hoeveelheden, hun specificatie, het interne materiaalnummer en bijgevolg de naam van de betreffende leveranciers. De stuklijsten maakten het ook mogelijk een directe koppeling te maken met de productiekosten, aangezien ze konden worden gebruikt als basis voor de berekening van de standaardkosten, de werkelijke kosten en afwijkingen die voortvloeien uit het verschil tussen deze twee.

(341) De SAIC Group heeft geen volledige gegevens verstrekt, over noch de stuklijst, noch de productiekosten, en hield vol dat de stuklijst niet noodzakelijk was voor antisubsidieonderzoeken, aangezien deze geen betrekking had op de elementen voor de berekening van de subsidiemarge. De Commissie was het niet eens met deze beoordeling en bevestigde dat deze informatie nodig was om de volledigheid en nauwkeurigheid te kunnen beoordelen van de informatie over de productiekosten, maar ook over de belangrijkste onderdelen en componenten.

(342) De SAIC Group erkende dat de informatie met betrekking tot productspecificaties slechts per geval en slechts gedeeltelijk kon worden verstrekt. Bovendien was de SAIC Group van mening dat de Commissie een andere aanpak had kunnen toepassen om de verstrekte gegevens met elkaar in overeenstemming te brengen. Dat aan elke entiteit hetzelfde niveau van informatie over de stuklijst werd gevraagd, werd door de SAIC Group gezien als een oneerlijke behandeling die een schending van het Handvest van de grondrechten vormde, aangezien er andere beschikbare methoden waren om de informatie die in de tabel betreffende de levering van onderdelen werd verstrekt, te verifiëren.

(343) De Commissie betoogde dat geen van de verbonden batterijleveranciers de door het onderzoeksteam gevraagde ondersteunende documenten en met name hun specificaties had verstrekt. De Commissie was in de eerste plaats van oordeel dat elk van de entiteiten stuklijstinformatie had moeten verstrekken, aangezien zij, toen hierom werd gevraagd tijdens de controlebezoeken, bevestigden dat hoewel ze over dergelijke informatie beschikten, deze om verschillende redenen niet kon worden verstrekt, die meestal verband hielden met een vertrouwelijkheidsovereenkomst die was ondertekend met leveranciers en de eigen bedrijfsgeheimen van het bedrijf. Bovendien werd de stuklijst daadwerkelijk door de entiteiten gebruikt bij het beantwoorden van de vragenlijst, om te bepalen welke inputmaterialen moesten worden gemeld en welke leveranciers de vragenlijst moesten invullen. Dit is een van de redenen waarom de Commissie na het controlebezoek besloot haar verzoek te herhalen. In tegenstelling tot wat gangbaar is, stond de Commissie iedere entiteit toe de informatie over de stuklijst en andere toeleveringsonderdelen en specificaties van de grondstoffen te verstrekken, waarbij zij zich echter het recht voorbehield deze informatie buiten beschouwing te laten, aangezien deze niet ter plaatse kon worden gecontroleerd.

(344) Zoals hierboven vermeld, beweerde de SAIC Group dat de chemie en specificatie van de batterijcellen en het batterijsysteem die door sommige producenten worden gebruikt, konden worden geverifieerd zonder gebruik te maken van stuklijsten, of dat de informatie met betrekking tot de specificatie voor bepaalde grondstoffen die door sommige batterijgerelateerde producenten worden gebruikt, kon worden gecontroleerd zonder gebruik te maken van een stuklijst. In sommige gevallen verstrekte de SAIC Group stuklijstgerelateerde informatie als onderdeel van de controledocumenten.

(345) Het feit dat een onderneming de Commissie zou toestaan een stuklijst voor een uniek type onderzocht product in te zien, zou echter in geen geval gelijkwaardig zijn aan het verstrekken van de gevraagde informatie. Behalve dat de informatie die kon worden ingezien, onvolledig was (slechts één type onderzocht product in enkele uitzonderlijke gevallen), bevestigde de SAIC Group dat zij zou weigeren gemakkelijk beschikbare informatie aan de Commissie te verstrekken wanneer daarom werd gevraagd.

(346) De Commissie verwierp eerst het argument dat de stuklijst niet relevant was voor het onderzoek en geen enkel gevolg kon hebben op de berekeningen van het subsidiebedrag. Ten tweede, nadat de batterijen en andere grondstoffen waren geïdentificeerd als sleutelfactoren die mogelijk voor subsidiëring in aanmerking komen, en bij gebrek aan stuklijstinformatie op basis waarvan de Commissie de volledigheid, nauwkeurigheid en specificaties van de aan de in de steekproef opgenomen producenten geleverde onderdelen had kunnen beoordelen, heeft de Commissie heeft besloten om, als beschikbare gegevens, de informatie over grondstoffen uit andere bronnen te gebruiken.

b) *Aankooplijsten op transactieniveau voor onderdelen en componenten (grootboek)*

(347) In haar opmerkingen over de toepassing van artikel 28 bevestigde de SAIC Group dat hij om reden van vertrouwelijkheid niet altijd aankooplijsten op transactieniveau kon verstrekken, aangezien deze elementen verband hielden met productiekosten en daarom bedrijfsgeheim waren. In sommige gevallen beweerde de groep echter dat de relevante tabel kon worden gecontroleerd tijdens de controlebezoeken. De SAIC Group beweerde dat hij een alomvattende samenvatting van de gevraagde informatie had ingediend in de vorm van tabellen, die alle noodzakelijke informatie bevatten voor de berekening van het subsidiebedrag en dat deze tijdens de controlebezoeken door de Commissie kon worden gecontroleerd. De SAIC Group kon echter alleen schermafbeeldingen verstrekken van de aan de Commissie getoonde informatie, aangezien de informatiebron vertrouwelijk bleef en de gevraagde aankooplijst niet kon worden verstrekt, hoewel deze gemakkelijk beschikbaar was. De SAIC Group concludeerde dat de ingediende informatie in elk geval voldeed aan de criteria van artikel 28, lid 3, van de basisverordening.

(348) De Commissie was het niet eens met de bewering dat de ingediende informatie voldeed aan de criteria van artikel 28, lid 3, van de basisverordening. Het niet rechtstreeks verlenen van toegang tot bepaalde documenten en het verstrekken van schermafbeeldingen of geaggregeerde gegevens zonder de relevante gevraagde informatie te verstrekken, kan in geen geval gelijkstaan met het verstrekken van de gevraagde informatie in de vorm van een bewijsstuk, zodat kan worden gewaarborgd dat de informatie naar behoren kan worden gecontroleerd. Tekortkomingen bij het verstrekken van de daadwerkelijk gevraagde gegevens veroorzaken problemen bij het komen tot een redelijk nauwkeurige bevinding. Bovendien kan, gelet op het feit dat de informatie gemakkelijk beschikbaar was, niet worden aangenomen dat de partij naar beste vermogen heeft gehandeld.

(349) De Commissie merkte ook op dat de informatie over aankopen niet de werkelijke kosten weerspiegelde, maar de standaardkosten (de begrote kosten zoals vastgelegd in het Enterprise Resource Planning-systeem (hierna "ERP-systeem" genoemd) van de onderneming). Op grond hiervan en gezien de bovengenoemde bevindingen met betrekking tot de stuklijst was de Commissie niet in staat de juistheid van de door de in de steekproef opgenomen producenten van het onderzochte product gemelde informatie over hoeveelheden en kosten met betrekking tot onderdelen en componenten te controleren, en heeft zij daarom het argument afgewezen dat de ingediende informatie voldeed aan de criteria van artikel 28, lid 3, van de basisverordening.

c) *Aankooppraamovereenkomst (volledige versie) voor leveranciers van onderdelen en componenten vermeld in tabel E-3-3 (a/b)*

(350) In zijn opmerkingen beweerde de SAIC Group dat hij in één geval ter plekke een lijst op transactieniveau had afgestemd met de boekhoudkundige gegevens. De groep beweerde dat hij voor deze entiteit en voor de andere producerende entiteiten, toen daar tijdens de controlebezoeken om werd verzocht, in de vorm van bewijsstukken de relevante aankoopdocumenten had verstrekt, waaronder facturen, inkooporders en gegevens in de ERP-systemen. In het bijzonder verstrekten twee leveranciers van batterijen hun contracten met afnemers, d.w.z. de fabrikanten van batterijvoertuigen binnen de groep, zoals uit de controledocumenten blijkt. De SAIC Group was derhalve van mening dat aan de criteria van artikel 28, lid 3, van de basisverordening was voldaan en dat de Commissie deze informatie volledig in aanmerking moest nemen.

(351) De Commissie verwierp het argument dat de SAIC Group volledige medewerking had verleend door een reeks aankooppraamovereenkomsten te verstrekken. In feite erkende de SAIC Group zelf dat hij, vanwege de vermeende zeer vertrouwelijke aard van deze documenten, geen volledige aankooppraamovereenkomst kon verstrekken voor de leveranciers van onderdelen en componenten die in het relevante deel van het antwoord op de vragenlijst waren vermeld. Dit werd ook bevestigd door de lijst met documenten die noch tijdens, noch na het controlebezoek zijn verstrekt, waardoor geen volledige set documenten, zoals raamovereenkomsten en technische specificaties, kon worden verstrekt. Bovendien herinnerde de Commissie de SAIC Group eraan dat een dergelijk document had moeten worden verstrekt als onderdeel van het oorspronkelijke antwoord op de vragenlijst. Gezien de vertrouwelijke behandeling van alle "gevoelige" informatie die in het kader van een antisubsidieprocedure wordt ingediend, was een dergelijk argument niet onderbouwd. Aangezien deze documenten gemakkelijk beschikbaar waren voor de SAIC Group en hadden moeten worden verstrekt als onderdeel van het antwoord op de vragenlijst, was de Commissie van mening dat de SAIC Group niet naar beste vermogen had gehandeld. De Commissie heeft derhalve het argument dat deze verstrekte informatie voldeed aan de criteria van artikel 28, lid 3, van de basisverordening afgewezen.

d) *Verkooplijst op transactieniveau (2020-IP) met vermelding van verkoopwaarde, verkoopvolume, datum, model, artikelnummer, verkorte code, VIN, naam van de afnemer, retailprijs, verkoopprijs, nettoprijs, nettoprijs exclusief btw, hoeveelheid, verbonden/niet-verbonden, onderzocht product/niet-onderzocht product*

(352) De Commissie was van mening dat het tonen van Excel-bestanden en uittreksels van grootboekrekeningen op een scherm en het verstrekken van schermafbeeldingen zonder de onderliggende informatie te verstrekken, geen vervanging kon zijn voor het verstrekken van de volledige verkooplijst op transactieniveau, teneinde de cijfers in de relevante tabellen volledig te kunnen afstemmen.

(353) In zijn opmerkingen beweerde de SAIC Group dat de Commissie geen rekening had gehouden met de diversiteit van de binnen de SAIC Group bestaande boekhoud- en financiële systemen en dat het voor de Commissie niet essentieel of noodzakelijk was om een lijst op transactieniveau te ontvangen om de tabellen over de omzet in de vragenlijst volledig af te stemmen. Daarom zou de Commissie moeten afzien van het toepassen van artikel 28, aangezien sommige van de geverifieerde ondernemingen de lijst op transactieniveau hebben ingediend als onderdeel van de controlestukken en de door de verschillende entiteiten verstrekte informatie in elk geval voldeed aan de voorwaarden van artikel 28, lid 3, van de basisverordening.

(354) De Commissie was van mening dat informatie die uitsluitend in de vorm van schermafbeeldingen wordt verstrekt en waarin slechts beperkte gegevens worden opgenomen of waarin enkele voorbeelden worden getoond, de controle en afstemming van essentiële cijfers onmogelijk zou maken, en heeft dit argument daarom afgewezen. Door de gedetailleerde informatie niet te verstrekken en alleen schermafbeeldingen te verstrekken, kon de Commissie de juistheid van de verstrekte informatie niet controleren, bijvoorbeeld of de afzonderlijke verkooptransacties daadwerkelijk betrekking hadden op het onderzochte product.

e) *Joint venture-overeenkomsten*

(355) In zijn opmerkingen bevestigde de SAIC Group dat hij niet in staat was de originele exemplaren van de joint venture-overeenkomsten met betrekking tot een aantal van zijn producerende entiteiten te verstrekken, waarbij hij echter aanvoerde dat de inhoud van deze joint venture-overeenkomsten in de statuten te vinden was, omdat zij waren "overgenomen" in de statuten. Slechts één entiteit diende de joint venture-overeenkomst in als onderdeel van het oorspronkelijke antwoord op de vragenlijst.

(356) Zoals hierboven aangegeven, heeft de Commissie de SAIC Group herhaaldelijk laten weten dat het feit dat bepaalde informatie als "cruciaal bedrijfsgeheim" werd beschouwd, niet relevant was, gezien de vertrouwelijke wijze waarop alle informatie die wordt ingediend in het kader van antisubsidieprocedures overeenkomstig artikel 29 van de basisverordening wordt behandeld. Het argument dat de inhoud van de ontbrekende joint venture-overeenkomsten in de statuten is "overgenomen" kon niet worden geverifieerd zonder de joint venture-overeenkomsten te ontvangen. Hoewel één producent van batterijvoertuigen binnen de SAIC Group een kopie van de joint venture-overeenkomst verstrekte, werd door geen van de andere producenten van batterijvoertuigen een dergelijk document verstrekt. Het argument werd derhalve afgewezen.

f) *Investeringsplannen, goedkeuring, investeringsmonitoring en haalbaarheidsstudies 2020-2023 en verkoopprognoses*

(357) De SAIC Group stelde dat de gevraagde documenten (investeringsplannen, goedkeuring, investeringsmonitoring en haalbaarheidsstudies 2020-2023 en verkoopprognoses) niet relevant waren voor de berekening van het subsidiebedrag gedurende het onderzoektijdvak, aangezien deze documenten geen elementen of gegevens bevatten die noodzakelijk zijn voor de berekening van het subsidiebedrag. Bovendien waren de gevraagde documenten ófwel al beschikbaar in de publiekelijk beschikbare jaarverslagen ófwel bevatten ze vertrouwelijke informatie over partijen waarover de SAIC Group geen zeggenschap van betekenis had en die daarom niet openbaar konden worden gemaakt.

(358) De Commissie was het niet eens met de SAIC Group en was van mening dat de informatie aan de hand waarvan de aard en de omvang van de geplande investeringen met betrekking tot de onderzochte product konden worden beoordeeld niet alleen relevant was voor het onderzoek om de dreiging van aanmerkelijke schade te beoordelen, maar bijvoorbeeld ook om de productiecapaciteit van het onderzochte product te beoordelen. Het argument werd derhalve afgewezen.

g) *Documenten met betrekking tot de prognose voor "kredieten voor voertuigen op nieuwe energiebronnen" (zie artikel 18 van de normen voor het gemiddelde brandstofverbruik van personenauto's en voertuigen op nieuwe energiebronnen, Parallel beheer van punten)*

(359) De SAIC Group beweerde dat de gevraagde prognoses niet behoefden te worden verstrekt, omdat zij niet bestonden of verband hielden met de informatie na het onderzoektijdvak en daarom niet hoefden te worden gecontroleerd. Derhalve concludeerde de SAIC Group dat het niet relevant zou zijn om artikel 28 toe te passen met betrekking tot dit element van het onderzoek.

(360) Omdat de Commissie van oordeel was dat zij deze beweringen tijdens de controlebezoeken niet zou kunnen verifiëren, werd het argument dat het irrelevant zou zijn om artikel 28 met betrekking tot dit aspect van het onderzoek toe te passen, afgewezen.

h) *Bankmachtigingen, kredietlijnen*

(361) De Commissie benadrukte dat de verstrekte bankmachtigingen niet alle banken bestreken waarmee de entiteiten van de SAIC Group een zakelijke relatie hadden, en dat het vragenlijstmodel met betrekking tot bankmachtigingen zonder voorafgaande kennisgeving was gewijzigd.

(362) De SAIC Group beweerde dat hij het model had gewijzigd om bankaccepten en kredietlijnen op te nemen in het toepassingsgebied van de bankmachtigingen en dat dergelijke wijzigingen van het model daarom op geen enkele wijze moesten worden beschouwd als een beperking van het toepassingsgebied van de bankmachtigingen. Het tegendeel was juist het geval. De SAIC Group beweerde dat de gevraagde informatie was verstrekt en door de Commissie als zodanig moest worden beschouwd.

(363) De Commissie merkte op dat sommige entiteiten binnen de SAIC Group hadden nagelaten informatie te verstrekken met betrekking tot bankmachtigingen, kredietlijnen en schuldconversies, en zij daarom cruciale informatie die relevant was voor deze aspecten van het onderzoek, niet had ontvangen. Het argument werd derhalve afgewezen.

i) *Subsidieprogramma's*

(364) Hoewel de SAIC Group de ontvangst van subsidies van de Chinese overheid niet heeft ontkend, beweerde de SAIC Group dat het niet essentieel was om "de individuele bedragen ontvangen per subsidie, het tijdstip van ontvangst van de subsidies, de beschrijving van de subsidies, bijbehorende kennisgevingen van de overheid waarin de aard van de subsidies en andere noodzakelijke informatie wordt gespecificeerd" te gebruiken om het subsidiebedrag te kunnen berekenen, aangezien de gemelde bedragen betrekking hadden op de ontvangen subsidies voor de entiteiten als geheel en niet alleen betrekking hadden op het onderzochte product. Bovendien kon het bedrag van de tijdens het onderzoektijdvak ontvangen subsidies, zoals weergegeven in de tabellen, rechtstreeks worden gekoppeld aan de proefbalans en de grootboekrekeningen, vooral de rekeningen betreffende niet-operationele inkomsten en/of inkomsten uit subsidies.

(365) Als gevolg daarvan was de Commissie echter niet in staat de onderliggende subsidieregelingen vast te stellen, evenals het bedrag aan subsidies dat tijdens het onderzoektijdvak werd ontvangen en of deze subsidies al dan niet betrekking hadden op vaste activa. De Commissie wees het argument af dat de informatie over de subsidies kon worden gecontroleerd.

j) *Landgebruiksrechten*

(366) De SAIC Group beweerde dat gebruiksrechten niet tot de gebieden behoorden die in het verzoek van de Commissie om de onderliggende documenten aan bod kwamen. De Commissie had na de controlebezoeken ook geen vragen over landgebruiksrechten, behalve voor twee entiteiten, die zij op 21 februari 2024 een reactie stuurde.

(367) Voor bepaalde documenten die tijdens de controlebezoeken werden opgevraagd, legden sommige entiteiten die onderdeel uitmaken van de SAIC Group uit dat de gevraagde documenten al tien of twintig jaar oud waren en al gearchiveerd waren, of dat ze betrekking hadden op een derde partij waarover zij geen zeggenschap hadden. Daarom stelde de SAIC Group dat het gemelde bedrag voor gebruiksrechten als accuraat moet worden beschouwd en als zodanig moet worden gebruikt, en dat de Commissie artikel 28 niet zou moeten toepassen. De Commissie was van oordeel dat alle oorspronkelijke landgebruiksovereenkomsten, het koopcontract en de ondersteunende documenten waaruit de oorspronkelijk prijs die voor de landgebruiksrechten was betaald zou blijken, waren opgevraagd en kwam in verschillende gevallen tot de conclusie dat de ontvangen informatie onvolledig was en een volledige controle van de ontvangen informatie derhalve niet mogelijk was. Het argument werd derhalve afgewezen.

k) *Obligaties en intragroepfinanciering*

(368) De SAIC Group beweerde dat de documenten met betrekking tot obligaties en intragroepfinanciering niet door de Commissie waren opgevraagd. De SAIC Group merkte op dat de informatie over door activa gedekte effecten (ABS) niet vereist was in het deel van de vragenlijst dat betrekking had op het verstrekken van preferentiële financiering door beleidsbanken en handelsbanken in overheidshanden, en verwierp daarom elke voorgenomen toepassing van artikel 28.

(369) De Commissie was van mening dat in de vragenlijst specifiek om informatie wordt gevraagd over intragroepfinanciering en in het bijzonder over obligaties. In de eerste plaats werd ondernemingen die betrokken zijn bij kapitaalverstrekking verzocht een vragenlijst te beantwoorden; ten tweede zijn ABS een soort obligaties waarover in de vragenlijst om informatie werd gevraagd. Bovendien ontdekte de Commissie tegenstrijdige informatie in het publieke domein met betrekking tot verbonden ondernemingen die geen medewerking verleenden (zie overweging 320), waaruit duidelijk bleek dat cruciale informatie met betrekking tot de subsidies niet openbaar was gemaakt en daarom werd het argument afgewezen.

l) *Verslag van de fiscaal gemachtigde over O&O-belastingaftrek*

(370) De SAIC Group merkte op dat de verslagen van de fiscaal gemachtigde over O&O-belastingaftrek normaal gesproken op instructie van de ondernemingen worden opgesteld door de fiscaal gemachtigde; het opstellen ervan is echter niet verplicht en daarom was het verzoek om dergelijke verslagen niet van toepassing. Bovendien waren deze verslagen niet noodzakelijk of essentieel om eventuele bedragen voor O&O-belastingaftrek te controleren, aangezien de relevante bedragen die in de aangifte vennootschapsbelasting waren aangegeven, leidend waren. De SAIC Group maakte bezwaar tegen elke voorgenomen toepassing van artikel 28 van de basisverordening.

(371) De Commissie was van oordeel dat, zoals bij één controlebezoek werd geconstateerd, het weglaten van informatie in een verslag van de fiscaal gemachtigde over O&O-belastingaftrek, waardoor een extra aftrek van de O&O-kosten mogelijk werd gemaakt, zoals het geval was bij een van de entiteiten, niet kon worden beschouwd als volledige medewerking. Door dergelijke informatie, die naar verluidt geen betrekking had op het onderzochte product maar wel gemakkelijk beschikbaar was voor de SAIC Group, niet te verstrekken, was de Commissie niet in staat het specificiteitsaspect van de betreffende regeling voor belastingteruggave te beoordelen. Het argument werd derhalve afgewezen.

3.3.3. *Toepassing van de bepalingen van artikel 28, lid 1, van de basisverordening ten aanzien van de Geely Group*

(372) In de loop van het onderzoek kwam de Commissie tot de conclusie dat het ontbreken van bepaalde noodzakelijke informatie het onderzoek belemmerde, namelijk:

— dat werd vastgesteld dat een leverancier van de Geely Group werd beschouwd als verbonden onderneming in de zin van artikel 127 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 ([107]) van de Commissie, en dat deze onderneming had nagelaten de vragenlijst te beantwoorden;

([107]) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie van 24 november 2015 houdende nadere uitvoeringsvoorschriften voor enkele bepalingen van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 558).

— dat geen van de financieringsmaatschappijen van de Geely Group die geld hadden aangetrokken voor de activiteiten voor batterijvoertuigen via syndicaatsleningen, bilaterale bankfaciliteiten en door activa gedekte effecten ("ABS"), inclusief groene door activa gedekte effecten, de vragenlijst volledig heeft beantwoord;

— dat geen van de ondernemingen van de Geely Group volledige informatie heeft verstrekt over de aard van de subsidieprogramma's waarvoor zij steun hebben ontvangen, zoals gevraagd in de vragenlijst;

— dat de Geely Group niet alle lopende en toekomstige projecten heeft gemeld die verband houden met de productie van batterijvoertuigen, zoals gevraagd in de vragenlijst;

— dat een aantal feitelijke producenten van batterijvoertuigen in de Geely Group de vragenlijst niet volledig hebben beantwoord; in plaats daarvan hebben deze entiteiten uitsluitend gegevens ingevuld onder de rubrieken die waren bestemd voor leveranciers van inputmaterialen, en dus een groot deel van de informatie die doorgaans van producenten wordt verwacht, niet is verstrekt;

— dat de Geely Group ook heeft nagelaten bijlage IV – Bankmachtiging in te dienen als onderdeel van zijn antwoord op de vragenlijst. Ten slotte heeft de groep niet de informatie verstrekt over de landgebruiksrechten die eigendom zijn van de holdingentiteiten, met betrekking tot één producent-exporteur in de groep.

(373) Als gevolg daarvan heeft de Commissie op 23 april 2024 de Geely Group in kennis gesteld van haar voornemen om artikel 28 van de basisverordening toe te passen op de niet ingediende informatie. De Commissie heeft de onderneming verzocht opmerkingen in te dienen.

(374) Op 30 april 2024 heeft de Geely Group opmerkingen ingediend met betrekking tot het voornemen van de Commissie om de beschikbare gegevens toe te passen op de informatie vermeld in overweging 372 en de brief van 23 april 2024.

(375) In de eerste plaats heeft de Geely Group aangevoerd dat van de groep niet kan worden gevraagd vertrouwelijke informatie in te dienen over een niet-verbonden leverancier die hij geen instructies kan geven, en dat de Commissie in ieder geval redelijk relevante informatie heeft gekregen. De Geely Group was geen eigenaar van deze leverancier en had geen zeggenschap over de bedrijfsvoering en het management van de leverancier.

(376) De Commissie merkte op dat de leverancier in kwestie en de Geely Group gezamenlijk een onderneming exploiteerden voor de ontwikkeling, productie en verkoop van batterijcellen, -modules en -pakketten, en daarom wettelijk erkende zakenpartners waren. Daarom worden zij beschouwd als verbonden in de zin van artikel 127 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie, wat, volgens de instructies bij de vragenlijst en in de daaropvolgende correspondentie, de wettelijke verplichting rechtvaardigt om als verbonden partij de vragenlijst over een subsidie te beantwoorden. Het argument van de groep werd dan ook afgewezen.

(377) In de tweede plaats stelde de Geely Group dat hij niet in staat was meer informatie te verstrekken over financieringsmaatschappijen die geld aantrokken voor de activiteiten voor batterijvoertuigen. Alle entiteiten van de Geely Group die betrokken zijn bij financiering in verband met batterijvoertuigen hebben de vereiste antwoorden in de delen A en E van de oorspronkelijke vragenlijsten ingevuld. Daarnaast voerde de Geely Group aan dat het verzoek te breed was, niet nauwkeurig genoeg en niet direct relevant voor het onderzoek.

(378) Niettemin heeft de Commissie via openbaar beschikbare bronnen een aantal door activa gedekte effecten (waaronder groene door activa gedekte effecten) vastgesteld die van toepassing zijn in het onderzoektijdvak, uitgegeven door ten minste één van de ondernemingen van de Geely Group, waarover de groep geen informatie had verstrekt, ook niet nadat er specifiek om was verzocht, terwijl door activa gedekte effecten een soort obligaties was waarover in de oorspronkelijke vragenlijst om informatie was gevraagd. Het argument van de Geely Group werd daarom ook afgewezen.

(379) In de derde plaats heeft de Geely Group, wat betreft het verstrekken van volledige informatie over de aard van de subsidieprogramma's, uitgelegd dat de aard en omschrijving van de subsidieprogramma's vrijwel altijd te achterhalen zijn via de bankafschriften die betrekking hebben op de afzonderlijke subsidiebetalingen. Verder heeft de Geely Group uitgelegd dat hij niet beschikt over aanvullende informatie met betrekking tot de subsidieprogramma's inclusief de rechtsgrondslag ervan en dat deze bij de Chinese overheid moet worden opgevraagd.

(380) De Commissie merkte op dat zij op basis van de beperkte informatie, die via de bankafschriften beschikbaar was, niet in staat was de onderliggende subsidieregelingen voor de subsidieprogramma's met betrekking tot het onderzochte product vast te stellen. Tegelijkertijd merkte de Commissie op, zoals vermeld in overweging 300, dat de Chinese overheid geen informatie heeft verstrekt over de ad-hocsubsidies die aan de in de steekproef opgenomen groepen werden verstrekt. Het argument van de groep werd daarom afgewezen.

(381) In de vierde plaats was de Geely Group, vanwege het ontbreken van rapportage over bepaalde projecten die verband houden met de productie van batterijvoertuigen, van mening dat lopende en toekomstige projecten, zoals potentiële lanceringen van nieuwe auto's, geen verband houden met het onderzoektijdvak en niet binnen het toepassingsgebied van dit onderzoek vallen. De Geely Group benadrukte ook het zeer vertrouwelijke en marktgevoelige karakter van deze informatie.

(382) De Commissie merkte op dat er in de oorspronkelijke vragenlijst en tijdens controlebezoeken om lopende en toekomstige projecten in verband met de productie van batterijvoertuigen werd gevraagd, aangezien een aantal subsidieregelingen verband houden met de toekomstige productie van batterijvoertuigen, terwijl een verwachte stijging van de productiecapaciteit voor batterijvoertuigen relevant is voor het vaststellen van een dreiging van schade. Zonder deze volledige informatie was de Commissie niet in staat alle onderliggende subsidieregelingen met betrekking tot het onderzochte product vast te stellen. Het argument van de groep werd daarom afgewezen.

(383) In de vijfde plaats heeft de Geely Group, wat betreft het feit dat de feitelijke producenten van batterijvoertuigen in de Geely Group de vragenlijst niet volledig hebben ingevuld, deze ondernemingen niet als producenten van batterijvoertuigen beschouwd, aangezien de voertuigen die zij produceren nog steeds een reeks keuringen en tests moeten doorstaan. De Geely Group gaf ook aan dat hij aanvullende informatie over deze ondernemingen heeft verstrekt, zoals gevraagd door de diensten van de Commissie.

(384) De Commissie merkte op dat, hoewel de ondernemingen de gevraagde informatie hebben verstrekt, zij door de zeer late indiening van deze informatie de volledigheid en juistheid ervan niet heeft kunnen controleren. Met name was zij niet in staat de leveringen van bepaalde inputs afdoende te valideren in verhouding tot het productievolume en de kosten van batterijvoertuigen, aangezien de door deze ondernemingen verstrekte informatie over de kosten niet voldoende details opleverde, zoals normaal gesproken in de vragenlijst van de Commissie van de producerende entiteiten wordt gevraagd. Het argument van de groep werd daarom afgewezen.

(385) Met betrekking tot de bepalingen van bijlage IV – Bankmachtiging, voerde de Geely Group aan dat hij een geconsolideerde versie van de bankmachtigingen had ingediend op het moment dat hij de oorspronkelijke vragenlijst had ingevuld. De Commissie kwam terug op het ingediende document en bevestigde de bruikbaarheid ervan.

(386) Ten slotte heeft de Geely Group met betrekking tot de verstrekking van informatie over de landgebruiksrechten die relevant zijn voor één producent-exporteur in de groep aangegeven dat de gebruiksrechten met betrekking tot het hoofdkantoor geen verband hielden met de productie en verkoop van batterijvoertuigen, en irrelevant en immaterieel waren voor het onderzoek.

(387) De Commissie merkte op dat het hoofdkantoor gedeeltelijk wordt gebruikt voor de activiteiten in verband met de batterijvoertuigen. Subsidies met betrekking tot het hoofdkantoor moeten daarom worden toegewezen in verhouding tot de activiteiten met betrekking tot batterijvoertuigen die daar plaatsvinden, terwijl de materialiteit ervan niet kan worden vastgesteld zonder de basisinformatie over de landgebruiksrechten die in bezit zijn. Het argument van de groep werd daarom afgewezen.

3.3.4. *Toepassing van artikel 28, lid 1, van de basisverordening ten aanzien van de BYD Group*

(388) Op 8 december 2023 heeft de Commissie de BYD Group in kennis gesteld van haar voornemen om artikel 28 van de basisverordening toe te passen met betrekking tot de informatie die de BYD Group niet had verstrekt, en heeft zij de onderneming verzocht opmerkingen hierover in te dienen. De BYD Group heeft de ontbrekende informatie op 15 december 2023 ingediend.

(389) In de loop van het onderzoek ontdekte de Commissie dat BYD Group zijn relatie met (minstens) twee leveranciers van grondstoffen die worden gebruikt bij de productie van batterijen niet openbaar had gemaakt, en dat deze ondernemingen dus de vragenlijst niet hadden ingevuld. Bovendien bleken beide leveranciers aanzienlijke hoeveelheden lithium te leveren, wat neerkomt op meer dan 1 % van de totale inputaankopen van de ondernemingen die de vragenlijst hadden ingevuld. Bovendien werd er geen informatie over niet-verbonden leveranciers aan de Chinese overheid verstrekt, ondanks het feit dat de antisubsidievragenlijst bepalingen bevatte over de openbaarmaking van niet-verbonden leveranciers, noch was bijlage IV – Bankmachtiging verstrekt. De Commissie concludeerde dat het ontbreken van dergelijke noodzakelijke informatie het onderzoek en de toegang tot informatie over relevante regelingen belemmerde. Als gevolg daarvan heeft de Commissie op 24 april 2024 de BYD Group in kennis gesteld van haar voornemen om artikel 28 van de basisverordening toe te passen op de niet ingediende informatie.

(390) Op 30 april 2024 heeft de BYD Group opmerkingen ingediend met betrekking tot het voornemen van de Commissie om de beschikbare gegevens toe te passen op de informatie vermeld in overweging 388/389.

(391) In de eerste plaats voerden zij aan dat er geen informatie over de verbonden leveranciers van grondstoffen was verstrekt, omdat de vragenlijst aangaf dat alleen verbonden ondernemingen die betrokken waren bij de "productie van vaste activa of inputs die worden gebruikt in het productieproces van de producent-exporteur, zoals de inputs vermeld in afdeling E-3-3 hieronder" de vragenlijst hoeven in te vullen. Op basis hiervan voerde de BYD Group aan dat sommige inputs niet werden gebruikt in het productieproces van de producent-exporteur, maar in plaats daarvan in het productieproces van de upstreamproducent van batterijen.

(392) Bovendien verklaarde de BYD Group dat het een lijst van leveranciers aan de Chinese overheid had verstrekt op basis van dezelfde redenering (d.w.z. verbonden ondernemingen die betrokken zijn bij de productie van inputs die worden gebruikt in het productieproces van de producent-exporteur), en dat daarom sommige van de inputs in afdeling E-3-3 werden gebruikt in het productieproces van producenten van batterijen, en niet in het productieproces van de producent-exporteur.

(393) De Commissie herinnerde eraan dat zij op 17 november 2023 een mededeling in het dossier had gepubliceerd met een toelichting over welke verbonden ondernemingen werden verzocht de vragenlijst in te vullen, met de toevoeging dat verbonden ondernemingen, "die verbonden zijn met producenten die op de binnenlandse markt verkopen of uitvoeren", die betrokken zijn bij de productie van vaste activa of inputs, inclusief grondstoffen, onderdelen of componenten die in afdeling E-3-3 van de vragenlijst worden behandeld en die worden "gebruikt in het productieproces van de producerende entiteiten" de vragenlijst in dienden te vullen. Gezien de door de Commissie verstrekte toelichting was de Commissie van mening dat de onderneming duidelijke en volledige instructies had moeten verstrekken over de bedrijfsstructuur en zijn leveranciers, wat aanleiding had gegeven tot het invullen van de vragenlijst, met name door leveranciers van grondstoffen die worden gebruikt bij de productie van batterijen. Bovendien was de Commissie, gezien de mate van verticale integratie van de BYD Group, van mening dat het niet mogelijk was om het productieproces van batterijen te beschouwen als gescheiden van en niet verbonden met het productieproces van de producent-exporteur. Het argument werd derhalve afgewezen.

(394) De Commissie benadrukte ook dat in afdeling E-3-3b van de vragenlijst duidelijk werd uitgelegd dat zowel aan de Commissie als aan de Chinese overheid een volledige lijst met de namen en contactgegevens van leveranciers van producten en grondstoffen tijdens het onderzoektijdvak had moeten worden verstrekt. In de vragenlijst werd ook gespecificeerd dat als de leverancier geen verbonden onderneming is, "de oorspronkelijke onafhankelijke leverancier van het betreffende materiaal" moest worden vermeld. Naast bovengenoemde instructies merkte de Commissie op dat de onderneming in de lijst van leveranciers die naar de Chinese overheid werd gestuurd, al enkele namen had opgenomen van verbonden leveranciers van grondstoffen die worden gebruikt bij de productie van batterijen. Hoewel de Commissie erkende dat de BYD Group een lijst van leveranciers bij de Chinese overheid had ingediend, was deze lijst onvolledig, aangezien deze geen enkele niet-verbonden leverancier bevatte, zoals gespecificeerd in afdeling E-3-3b van de vragenlijst, noch de verbonden leveranciers die door de Commissie waren geïdentificeerd. Het ontbreken van dergelijke informatie belemmerde het onderzoek, aangezien het de Chinese overheid niet de gelegenheid gaf contact op te nemen met de upstreamleveranciers om de vragenlijst in te vullen. Daarom heeft de Commissie het argument afgewezen.

(395) De BYD Group beweerde dat zij bijlage IV – Bankmachtiging niet had ingediend omdat de groep van oordeel was dat de Commissie de gevraagde informatie kon achterhalen door de door de respectieve ondernemingen verstrekte informatie te onderzoeken en vooral via het kredietinformatiecentrum van de People's Bank of China.

(396) Zoals aangegeven in de brief van de Commissie van 24 april 2024 werden de formulieren voor de bankmachtigingen van cruciaal belang geacht voor het verzamelen van informatie bij de Chinese overheid over de betreffende subsidieregelingen. De formulieren voor de bankmachtigingen waren nodig om vertrouwelijke bedrijfsgegevens te ontvangen van de verschillende banken die leningen hebben verstrekt aan de BYD Group, informatie die van de Chinese overheid werd gevraagd. Zonder deze formulieren waren banken niet in staat deze informatie via de Chinese overheid aan de Commissie te verstrekken, waardoor het onderzoek werd belemmerd. Het argument van de BYD Group moest derhalve worden afgewezen.

(397) De BYD Group betwistte het feit dat een van zijn verbonden grondstoffenleveranciers een vragenlijst had moeten invullen. De BYD Group voerde aan dat de Commissie de verkeerde noemer had gebruikt om het percentage van de aankoopwaarde te berekenen, en dat de onderneming feitelijk minder dan 1 % van alle aankopen door de producerende ondernemingen die de vragenlijst hadden ingevuld, had geleverd. De BYD Group verwees ook naar het feit dat de Commissie een vrijstelling had verleend aan de leveranciers van inputs die minder dan 1 % van de aankopen door de producenten van batterijvoertuigen vertegenwoordigden. Bovendien betwistte de groep het nut van het invullen van de vragenlijst, aangezien de betrokken leverancier een grondstof leverde die slechts indirect werd gebruikt bij de productie van batterijen.

(398) De Commissie merkte op dat het door haar in haar bijlage bij de artikel 28-brief gemelde percentage van de aankoopwaarde door de onderneming zelf was berekend en tijdens de controle op locatie bij de onderneming met het caseteam was besproken. Deze informatie was ook opgenomen in het missieverslag dat naar de onderneming werd gestuurd. Bovendien erkende de Commissie dat zij een vrijstelling had verleend voor de leveranciers van inputs die minder dan 1 % van de aankoopwaarde van de producenten van batterijvoertuigen van de BYD Group leverden. Dit besluit werd echter genomen op basis van de informatie die de groep had verstrekt ter onderbouwing van haar vrijstellingsverzoeken. De Commissie merkte op dat er in de opstartfase geen informatie over verbonden leveranciers van grondstoffen was ingediend en dat de Commissie dus niet over de noodzakelijke onderliggende informatie beschikte om te kunnen beoordelen of de verbonden grondstoffenleveranciers de vragenlijst moesten invullen. In de opstartfase beperkte de BYD Group, ondanks de duidelijke instructies in afdeling E-3-3 van de vragenlijst, de openbaarmaking van informatie over de bedrijfsstructuur alleen tot de onderdelen en componenten die zijn opgesomd in het eerste deel van afdeling E-3-3. Ten slotte benadrukte de Commissie dat het ontbreken van antwoorden op de vragenlijst van de verbonden grondstoffenleveranciers de diensten van de Commissie ervan weerhield te beoordelen of upstreamleveranciers van subsidies profiteerden.

(399) De BYD Group betwistte het feit dat een andere upstreamleverancier de vragenlijst had moeten invullen, op basis van het feit dat het aandelenbezit van de BYD Group gedurende een deel van het onderzoektijdvak minder dan 5 % bedroeg en de leverancier dus niet als verbonden partij werd beschouwd, en dat het beperkte aandelenbezit ook betekende dat de gevraagde informatie niet in het bezit was van de BYD Group of de groep er controle over had, en daarom niet door de BYD Group kon worden verstrekt.

(400) In de eerste plaats herinnerde de Commissie eraan dat de BYD Group gedurende een deel van het onderzoektijdvak nog steeds meer dan 5 % van de aandelen in de betreffende upstreamleverancier in handen had, en herinnerde eraan dat deze relatie aan het begin van het onderzoek niet werd bekendgemaakt, maar pas tijdens de procedure met betrekking tot tekortkomingen in de verstrekte informatie. Bovendien leken de twee partijen, gezien de bestaande zakelijke relatie tussen de twee ondernemingen, duidelijk verbonden in de zin van artikel 127 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie. Daarom werd het argument afgewezen. De Commissie herhaalde het feit dat, gezien het belang van de geleverde grondstof voor het productieproces van de BYD Group, het aankoopvolume dat en de waarde die is ingekocht door de BYD Group bij de upstreamleverancier, en niettegenstaande het feit dat de grondstof in kwestie ook was opgenomen in afdeling E-3-3 van de vragenlijst, waarin expliciet wordt bepaald dat verbonden grondstoffenleveranciers de vragenlijst moeten invullen, de Commissie van mening was dat de BYD Group slechts gedeeltelijk zijn medewerking had verleend door aan het begin van het onderzoek relevante informatie over de groepsstructuur en zijn leveranciers achter te houden. Dit wordt ook bevestigd door het feit dat de lijst met aankopen bij leveranciers pas werd ingediend naar aanleiding van de eerste artikel 28-brief waarnaar in overweging 388 wordt verwezen. Artikel 28, lid 1, van de basisverordening bepaalt dat in gevallen waarin belanghebbenden “geen toegang geven tot de nodige informatie of deze anderszins niet verstrekken of het onderzoek aanmerkelijk belemmeren, [...] aan de hand van de beschikbare gegevens voorlopige of definitieve conclusies, in zowel positieve als negatieve zin, [kunnen] worden getrokken”. Het ontbreken van een antwoord op de vragenlijst van de verbonden grondstoffenleveranciers belemmerde de diensten van de Commissie om te beoordelen of de upstreamleveranciers van subsidies profiteerden, en of de aankoopprijs van een van de belangrijkste inputs die bij de productie van batterijen werd gebruikt, als marktconform kan worden beschouwd of niet.

3.3.5. *Opmerkingen van de Chinese overheid over de voorgenomen toepassing van artikel 28 op de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs*

(401) Op 30 april 2024 heeft de Chinese overheid opmerkingen ingediend waarin zij het voornemen van de Commissie betwistte om artikel 28 van de basisverordening toe te passen en haar bevindingen te baseren op beschikbare gegevens voor specifieke aspecten met betrekking tot drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs.

(402) De Chinese overheid beweerde dat de Commissie niet alleen "er niet in was geslaagd haar onwettige aanpak met betrekking tot verschillende procedurele en inhoudelijke kwesties in deze zaak recht te zetten, maar ook voorbijgaat aan de complexiteit van de betrokken sectoren, het grote aantal ondernemingen dat deel uitmaakte van de in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs die in deze zaak de vragenlijst hebben ingevuld, de complexiteit van de vermeende programma's en de uiterst krappe termijnen die de Commissie heeft gesteld om de ongerechtvaardigd grote hoeveelheid informatie te verstrekken die van de ondernemingen wordt gevraagd". Daarbij beweerde de Chinese overheid dat de Commissie op een aantal punten de voorschriften van de Wereldhandelsorganisatie ("WTO") en de EU-basisverordening had geschonden.

(403) Net als de SAIC Group (zie de overwegingen 323 tot en met 328) voerde de Chinese overheid aan dat de toepassing door de Commissie van artikel 28 van de basisverordening onvoldoende rechtsgrondslag had en in strijd was met de relevante WTO-regels. De Chinese overheid verwees naar verzoeken om informatie die niet als "noodzakelijk" werden beschouwd voor de identificatie van de vermeende subsidies en de berekening van het voordeel in het bijzonder. Op deze argumenten is al ingegaan in de overwegingen 323 tot en met 328 en derhalve worden zij afgewezen.

(404) De Chinese overheid beweerde dat de Commissie de lasten voor de Chinese producenten-exporteurs in het onderzoek op onredelijke wijze heeft verzwaard door a) de reikwijdte van verbonden ondernemingen die verplicht waren een vragenlijst te beantwoorden, uit te breiden, b) de reikwijdte van de vermeende subsidies die worden onderzocht en de gevraagde informatie uit te breiden, en de gevraagde informatie voortdurend te wijzigen of aan te vullen, en c) zeer korte termijnen op te leggen terwijl er om een onredelijke hoeveelheid informatie werd gevraagd. Hoewel de Chinese overheid erkende dat de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs in verschillende gevallen niet in staat waren de gevraagde informatie te verstrekken, zou dit zijn gebeurd omdat de Commissie hen een onredelijke last oplegde. Tot slot verklaarde de Chinese overheid dat "de vaststelling van de Commissie dat de in de steekproef opgenomen ondernemingen niet meewerkten aan het onderzoek duidelijk in strijd was met het beginsel van eerlijk en objectief onderzoek zoals vastgelegd in de WTO-regels en de basisverordening van de EU".

(405) Hoewel zij erkende dat de drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs in verschillende mate hadden meegewerkt, merkte de Commissie op dat de Chinese overheid een aantal elementen niet in aanmerking had genomen, zoals:

— de talrijke verzoeken om termijnverlengingen die door de Commissie zijn ingewilligd om de vermeende last voor de medewerkende partijen te verlichten;

— het argument van "vertrouwelijkheid" en "bedrijfsgeheim" dat de drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs ervan zou weerhouden volledige informatie te verstrekken; met name de aanvankelijke weigering van alle groepen om informatie te verstrekken over de productiekosten, zodat de Commissie geen cruciale informatie had over de inputmaterialen, wat een beter inzicht mogelijk had gemaakt in de kostenstructuur en de identificatie van de belangrijkste inputmaterialen met betrekking tot de batterijvoertuigen;

— de niet-medewerking door een aantal verbonden leveranciers (zoals benadrukt in afdeling 3.3.2.2);

— het verstrekken van onvolledige onderliggende informatie zonder enige rechtvaardiging (zoals benadrukt in afdeling 3.3.2.3).

(406) De Commissie heeft de drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs talrijke schriftelijke aanmaningen tot het verstrekken van de oorspronkelijk gevraagd informatie moeten sturen. Ook heeft zij zo veel mogelijk aan verzoeken om verlenging van de termijn tegemoet proberen komen en heeft zij er zelfs mee ingestemd de na de controlebezoeken verstrekte informatie in overweging te nemen om de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs de kans geven de te verstrekken informatie aan te vullen. Niettemin constateerde de Commissie dat de entiteiten die tot een van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs behoorden, in verschillende gevallen opzettelijk het onderzoeksteam van de Commissie de toegang tot de informatie hadden ontzegd. Daarom werd het argument dat de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs ongerechtvaardigd en buitensporige lasten waren opgelegd, waardoor zij niet konden meewerken, afgewezen.

3.4. Subsidies en subsidieprogramma's waarover de Commissie in het huidige onderzoek bevindingen vaststelt

(407) Op grond van de informatie in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal, het bericht van inleiding en de antwoorden op de vragenlijst van de Commissie werden de volgende subsidies van de Chinese overheid onderzocht:

— de verstrekking van preferentiële financiering en gerichte kredieten door beleidsbanken en handelsbanken in overheidshanden (bv. beleidsleningen, kredietlijnen, bankaccepten, exportfinanciering);

— subsidieprogramma's;

— rechtstreekse subsidies in contanten aan producenten van batterijvoertuigen en andere daarmee samenhangende steunprogramma's in de vorm van kredietmaatregelen ten gunste van producenten van batterijvoertuigen;

— subsidies voor technologie, innovatie en O&O;

— deelnemingen gefinancierd door de staat of anderszins gestimuleerd door de overheid;

— verstrekking door de overheid van goederen en diensten tegen een minder dan toereikende beloning;

— verstrekking door de overheid van landgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning;

— verstrekking door de overheid van batterijen en hun grondstoffen (namelijk lithiumijzerfosfaat) tegen een minder dan toereikende beloning;

— gederfde inkomsten vanwege programma's voor vrijstelling en vermindering van belastingen;

— vermindering van de vennootschapsbelasting voor hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen;

— preferentiële aftrek vóór belastingen van uitgaven voor O&O;

— btw-vrijstellingen en kortingen op invoerrechten voor het gebruik van ingevoerde apparatuur en technologie, en btw-rabatten op in eigen land geproduceerde apparatuur;

— vrijstelling of ontheffing van onroerendgoedbelasting en belasting op landgebruik;

— vrijstelling van verbruiksbelasting, vrijstelling van kentekenkosten en andere subsidies in contanten voor producenten van batterijvoertuigen;

— versnelde afschrijving van instrumenten en apparatuur die hoogtechnologische ondernemingen gebruiken voor hoogtechnologische ontwikkeling en productie;

— vrijstelling van dividendheffing tussen gekwalificeerde ingezeten ondernemingen;

— vermindering van bronbelasting voor dividenden die Chinese ondernemingen waarin door buitenlandse ondernemingen is geïnvesteerd uitkeren aan hun niet-Chinese moedermaatschappijen;

— kortingen op de uitvoerbelasting.

3.5. Preferentiële financiering

3.5.1. *Financiële instellingen die preferentiële financiering verstrekken*

(408) Volgens de informatie die is verstrekt door de drie in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs, hebben zij leningen ontvangen van minstens 37 in de VRC gevestigde financiële instellingen overeenkomstig de Chinese bankenwet. Zoals vermeld in overweging 256 heeft de Chinese overheid de vragenlijsten niet doorgestuurd naar financiële instellingen en geen informatie verstrekt over de eigendom van de financiële instellingen die leningen verstrekten aan de in de steekproef opgenomen ondernemingen. Slechts één staatsbank heeft de specifieke vragenlijst ingevuld, ondanks een verzoek aan de Chinese overheid dat betrekking had op alle financiële instellingen die leningen aan de in de steekproef opgenomen ondernemingen hadden verstrekt. Op grond hiervan kon de Commissie derhalve niet vaststellen of deze in staats- of particulier eigendom waren.

3.5.1.1. Financiële instellingen in staatseigendom die optreden als overheidsinstanties

Rechtsnorm

(409) De Commissie onderzocht of de staatsbanken handelden als overheidsinstanties in de zin van artikel 3 en artikel 2, punt b), van de basisverordening. Volgens de ter zake dienende rechtspraak van de WTO ([108]) is een overheidsinstantie een entiteit die "overheidsgezag bezit, uitoefent of daarmee is bekleed". Een onderzoek door een overheidsinstantie moet per geval worden uitgevoerd, terdege rekening houdend met "de essentiële kenmerken en functies van de overheidsinstantie", de "relatie met de overheid" van die entiteit en "de juridische en economische omgeving in het land waarin de onderzochte entiteit actief is". Al naar gelang de specifieke omstandigheden van elk geval kan relevant bewijsmateriaal bestaan uit: i) bewijs dat "een entiteit feitelijk overheidsfuncties uitoefent", in het bijzonder wanneer dat bewijs "wijst op een aanhoudende en systematische praktijk"; ii) bewijs betreffende "de omvang en inhoud van overheidsbeleid met betrekking tot de sector waarin de onderzochte entiteit actief is"; en iii) bewijs dat een overheid "op betekenisvolle wijze zeggenschap uitoefent over een entiteit en haar gedrag". Bij een onderzoek door een overheidsinstantie moet een onderzoeksautoriteit "alle relevante kenmerken van de entiteit beoordelen en naar behoren in ogenschouw nemen" en alle soorten bewijsmateriaal bestuderen dat ter zake dienend kan zijn voor die beoordeling; hierdoor moet ze voorkomen "zich uitsluitend op één kenmerk te richten zonder andere mogelijk relevante kenmerken naar behoren in ogenschouw te nemen".

(410) In het bijzonder heeft de rechtspraak van de WTO gespecificeerd dat ([109]): "doorslaggevend is of een entiteit bevoegd is om overheidsfuncties uit te oefenen, ongeacht de wijze waarop dat gebeurt. Er zijn veel verschillende manieren waarop de overheid in enge zin entiteiten bevoegdheid kan verlenen. Derhalve kunnen verschillende soorten bewijs relevant zijn om aan te tonen dat aan een bepaalde entiteit een dergelijke bevoegdheid is verleend. Bewijs dat een entiteit de facto overheidsfuncties uitoefent, kan dienen als bewijs dat zij beschikt over of bekleed is met overheidsgezag, in het bijzonder wanneer dat bewijs wijst op een aanhoudende en systematische praktijk. Hieruit volgt ons inziens dat het bewijs dat een overheid betekenisvolle zeggenschap uitoefent over een entiteit en haar gedrag, in bepaalde omstandigheden kan bewijzen dat de betrokken entiteit met overheidsgezag is bekleed en dat gezag uitoefent bij de uitvoering van overheidsfuncties. Wij benadrukken echter dat, afgezien van een uitdrukkelijke delegatie van bevoegdheid in een rechtsinstrument, het bestaan van louter formele banden tussen een entiteit en de overheid in enge zin waarschijnlijk niet zal volstaan om het vereiste bezit van overheidsgezag aan te tonen. Zo bewijst bijvoorbeeld de loutere omstandigheid dat een overheid meerderheidsaandeelhouder van een entiteit is, niet dat zij betekenisvolle zeggenschap uitoefent over de gedragingen van die entiteit, en a fortiori niet dat zij haar overheidsgezag heeft verleend. In sommige gevallen waarin uit het bewijsmateriaal blijkt dat er voldoende aanwijzingen voor zeggenschap van de overheid zijn en er ook bewijs is dat die zeggenschap betekenisvol was, kan dat bewijsmateriaal echter tot de gevolgtrekking leiden dat de betrokken entiteit overheidsgezag uitoefent."

(411) Om een entiteit in een specifiek geval te kenmerken als een overheidsinstantie, kan het relevant zijn om na te gaan "of de functies of het gedrag van de entiteit dusdanig van aard zijn dat ze in de rechtsorde van het betreffende lid doorgaans aangemerkt worden als aan de overheid gerelateerd" ([110]), rekening houdend met de classificatie en functies van entiteiten binnen WTO-leden in het algemeen. Of de functies of het gedrag dusdanig van aard zijn dat ze in de rechtsorde van het betreffende lid doorgaans worden aangemerkt als aan de overheid gerelateerd, kan een relevante overweging zijn om te bepalen of een specifieke entiteit al dan niet een overheidsinstantie is.

(412) Er zijn veel verschillende manieren waarop de overheid in enge zin entiteiten bevoegdheid kan verlenen. Derhalve kunnen verschillende soorten bewijs relevant zijn om aan te tonen dat aan een bepaalde entiteit een dergelijke bevoegdheid is verleend. Bewijs dat een entiteit de facto overheidsfuncties uitoefent, kan dienen als bewijs dat zij beschikt over of bekleed is met overheidsgezag, in het bijzonder wanneer dat bewijs wijst op een aanhoudende en systematische praktijk.

([108]) WT/DS379/AB/R (VS – antidumping- en compenserende rechten op bepaalde producten uit China), verslag van de Beroepsinstantie van 11 maart 2011, DS 379, punt 318. Zie ook WT/DS436/AB/R (VS – koolstofstaal (India)), verslag van de Beroepsinstantie van 8 december 2014, punten 4.9, 4.10 en 4.17 tot en met 4.20, en WT/DS437/AB/R (VS – compenserende rechten op bepaalde producten uit China), verslag van de Beroepsinstantie van 18 december 2014, punt 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R (VS – antidumping- en compenserende rechten op bepaalde producten uit China), verslag van de Beroepsinstantie van 11 maart 2011, DS 379, punt 318. Zie ook WT/DS436/AB/R (VS – koolstofstaal (India)), verslag van de Beroepsinstantie van 8 december 2014, punten 4.9, 4.10 en 4.17 tot en met 4.20, en WT/DS437/AB/R (VS – compenserende rechten op bepaalde producten uit China), verslag van de Beroepsinstantie van 18 december 2014, punt 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R (VS – antidumping- en compenserende rechten op bepaalde producten uit China), verslag van de Beroepsinstantie van 11 maart 2011, DS 379, punt 297.

(413) Het bewijs dat een overheid op betekenisvolle wijze zeggenschap uitoefent over een entiteit en haar gedrag kan in bepaalde omstandigheden dienen als bewijs dat de entiteit in kwestie overheidsgezag bezit en dat gezag uitoefent bij de uitvoering van overheidsfuncties. Staatseigendom van een entiteit is weliswaar geen doorslaggevend criterium maar kan, in samenhang met andere elementen, inderdaad als bewijs dienen. Het bestaan van louter formele banden tussen een entiteit en de overheid in enge zin is echter veelal niet toereikend om overheidsgezag aan te tonen. Zo bewijst bijvoorbeeld de loutere omstandigheid dat een overheid meerderheidsaandeelhouder van een entiteit is nog niet dat zij op betekenisvolle wijze zeggenschap uitoefent over het gedrag van die entiteit en a fortiori niet dat zij haar overheidsgezag heeft verleend. In sommige gevallen waarin uit het bewijsmateriaal blijkt dat er voldoende aanwijzingen voor zeggenschap van de overheid zijn en er ook bewijs is dat die zeggenschap betekenisvol was, kan dat bewijsmateriaal echter tot de gevolgtrekking leiden dat de betrokken entiteit overheidsgezag uitoefent.

(414) Een onderzoek door een openbare instantie richt zich niet primair op de vraag of er een logisch verband bestaat tussen het gedrag dat beweerdelijk aanleiding vormt voor een financiële bijdrage en een "overheidsfunctie". In dit verband vereist de rechtsnorm voor vaststellingen door overheidsinstanties op grond van artikel 1.1, lid a), punt 1), van de SCM-overeenkomst geen verband van een bepaalde mate of aard dat noodzakelijkerwijs moet worden aangetoond tussen een vastgestelde overheidsfunctie en de specifieke financiële bijdrage in kwestie. Het relevante onderzoek richt zeer veeleer op de entiteit die dat gedrag vertoont, haar essentiële kenmerken en haar relatie met de overheid. Deze nadruk op de entiteit, in plaats van op het gedrag dat beweerdelijk aanleiding vormt voor een financiële bijdrage, sluit aan bij het feit dat een "overheid" (in de enge zin) en een "overheidsinstantie" een "zekere mate van gemeenschappelijkheid of overlapping hebben in hun wezenlijke kenmerken" – d.w.z. ze zijn beide aan de overheid gerelateerd.

(415) De aard van het gedrag of de praktijk van een entiteit kan zeker als bewijs dienen dat relevant is voor een onderzoek door een openbare instantie. Het gedrag van een entiteit – met name wanneer dit wijst op een "aanhoudende en systematische praktijk" – is namelijk een van de diverse soorten bewijs dat, al naar gelang de omstandigheden van elk onderzoek, licht kan werpen op de essentiële kenmerken van een entiteit en haar relatie met de overheid in enge zin. De beoordeling van dit bewijs heeft echter tot doel de centrale vraag te beantwoorden of de entiteit zelf de essentiële kenmerken en functies bezit waardoor ze kan worden aangemerkt als een overheidsinstantie. Zo was het voor de beoordeling of een entiteit een overheidsinstantie is in de context van de Chinese handelsbanken in staatsbezit ("SOCB's", State-Owned Commercial Banks) in DS379 relevant om te weten dat: i) "de CEO's van de hoofdkantoren van de SOCB's door de overheid worden benoemd en dat de CCP aanzienlijke invloed op hun keuze uitoefent"; en ii) dat het SOCB's "nog altijd ontbreekt aan risicobeheer- en analytische vaardigheden". Dit bewijs beperkte zich niet tot de kredietverlening van SOCB's, maar ging in op hun organisatiekenmerken, besluitvormingsbevoegdheid en algemene relatie met de Chinese overheid. De WTO-beroepsinstantie merkte in DS379 derhalve op dat het Ministerie van Handel ("Department of Commerce") van de Verenigde Staten inderdaad rekening hield met bewijsmateriaal dat betrekking had op het gedrag van SOCB's ["leningen verstrekken"], maar dit deed in het kader van zijn onderzoek naar de essentiële kenmerken van die entiteiten en hun relatie met de Chinese overheid. Deze SOCB's oefenden overheidsfuncties uit namens de Chinese overheid.

(416) Bovendien heeft de beroepsinstantie meegewogen dat de overheid in kwestie geen medewerking verleende tijdens het onderzoek. In DS379 bevestigde de beroepsinstantie namelijk de vaststelling door het ministerie van Handel van de Verenigde Staten dat de SOCB's in het onderzoek betreffende CFS Paper "overheidsinstanties" vormden, en wel op grond van de volgende overwegingen: i) vrijwel de gehele bankensector in China is in handen van de overheid; ii) overeenkomstig artikel 34 van de wet op de handelsbanken worden particuliere banken eveneens gelast "hun leenactiviteiten uit te voeren in overeenstemming met de behoeften van de nationale economie en de maatschappelijke ontwikkeling en in de geest van het industriebeleid van de staat". iii) bewijsmateriaal waaruit blijkt dat het SOCB's nog altijd ontbreekt aan risicobeheer- en analytische vaardigheden; en iv) het feit dat "het ministerie van Handel van de Verenigde Staten tijdens dat onderzoek niet het vereiste bewijsmateriaal ontving om zich een omvattend beeld te vormen van de wijze waarop leningen in de papierindustrie worden aangevraagd, toegekend en beoordeeld" ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (VS – antidumping- en compenserende rechten op bepaalde producten uit China), verslag van de Beroepsinstantie van 11 maart 2011, DS 379, punt 349.

(417) Om te bepalen of staatsbanken overheidsgezag bezitten, uitoefenen of ermee belast zijn, heeft de Commissie terdege rekening gehouden met de kernkenmerken en -functies van de banken, hun relatie met de overheid, en het juridische en economische klimaat in het land waar de onderzochte entiteit actief is. Wat dit betreft, verzamelde de Commissie informatie over het eigenaarschap van de staat en over formele aanwijzingen voor zeggenschap van de overheid in de staatsbanken. Zij analyseerde ook of zeggenschap op betekenisvolle wijze was uitgeoefend met het oog op het geldende normatieve kader. Daartoe moest de Commissie zich deels baseren op de beschikbare gegevens, onder meer vanwege de weigering door de Chinese overheid en de staatsbanken om bewijs te leveren inzake het besluitvormingsproces dat tot de preferentiële leningen had geleid, zoals vermeld in de overwegingen 255 tot en met 265.

(418) Voor haar analyse onderzocht de Commissie eerst de informatie van de staatsbank die de specifieke vragenlijst had ingevuld.

3.5.1.2. Gedeeltelijk medewerkende financiële instellingen in handen van de overheid

(419) Slechts één staatsbank, te weten EXIM Bank, gaf antwoord op de vragenlijst. In eerdere antisubsidieonderzoeken ([112]) kwam de Commissie al tot de conclusie dat EXIM Bank een overheidsinstantie was. De Commissie concludeerde dat een dergelijke karakterisering nog steeds geldig lijkt, zoals blijkt uit onderstaande analyse.

3.5.1.3. Kernkenmerken en -functies van staatsbanken

(420) De Chinese bankensector wordt gedomineerd door staatsbanken, die op basis van hun specifieke primaire functies doorgaans SOCB's of beleidsbanken in overheidshanden worden genoemd (zie overweging 407).

(421) Aangezien de staat via verschillende kanalen zeggenschap houdt over de staatsbanken – naast aandelenbezit (geanalyseerd in afdeling 3.5.1.4), zorgt hij ook voor de aanwezigheid van partijstructuren en hun invloed in de financiële instellingen en legt hij bepaalde soorten commercieel gedrag van de banken op door middel van regelgevende maatregelen (zie afdeling 3.5.1.5) – is hij in staat gebruik te maken van de middelen van de financiële sector om zijn beleidsdoelstellingen na te streven (zie ook overwegingen 203 tot en met 205), met inbegrip van de overkoepelende doelstelling om "de ontwikkeling van de socialistische markteconomie te bevorderen", zoals bepaald in artikel 1 van de bankenwet (zie afdeling 3.5.1.5 voor een meer gedetailleerde analyse van de bankenwet).

(422) Bijgevolg worden de kernfuncties van bankinstellingen, en met name hun kredietbeleid, zodanig vormgegeven dat beleidsdoelen worden gediend; de economische prestaties van de banken zijn ondergeschikt aan de vereisten van het industriebeleid van de Chinese overheid. Het toepasselijke rechtskader en de institutionele structuur zorgen er in dit verband voor dat telkens wanneer de Chinese overheid economische prioriteiten vaststelt, bijvoorbeeld de ontwikkeling van de sector batterijvoertuigen, de nodige middelen prioritair via de financiële sector naar overeenkomstige projecten worden doorgesluisd. Bijgevolg vervullen staatsbanken in feite overheidstaken, aangezien hun belangrijkste leidinggevenden verbonden moeten zijn aan de CCP – en dus in de eerste plaats loyaal moeten zijn aan de partij – en hun kernactiviteiten moeten worden uitgevoerd met inachtneming van de door de overheidsinstanties vastgestelde beleidsdoelstellingen.

3.5.1.4. Eigendom, formele aanwijzingen voor zeggenschap van de Chinese overheid

(423) Omdat er geen passend antwoord kwam met betrekking tot de grootaandeelhouder van de EXIM Bank (zie overweging 261), moest de Commissie zich baseren op de beschikbare gegevens. Het bleek dat Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. een volledige dochteronderneming is van de Chinese autoriteit voor valuta, die zelf voor 100 % in staatseigendom is via de People's Bank of China. Op grond hiervan, en op grond van de informatie verkregen uit de antwoorden op de vragenlijst, stelde de Commissie vast dat de Chinese overheid, al dan niet rechtstreeks, 100 % van de aandelen van deze financiële instelling in handen had.

(424) Wat betreft de formele aanwijzingen voor zeggenschap van de overheid in de medewerkende staatsbank, merkte de Commissie die bank aan als "essentiële financiële instelling in overheidshanden". Met name luidt het in de "Tijdelijke regeling betreffende de raad van toezicht in essentiële financiële instellingen in staatseigendom" ([113]) als volgt: "De in deze regeling genoemde essentiële openbare financiële instellingen zijn beleidsbanken in overheidshanden, handelsbanken, vermogensbeheerders, effectenmakelaars, verzekeringsmaatschappijen enz. (hierna "financiële instellingen in staatsbezit" genoemd), waarvan de Staatsraad de raad van toezicht benoemt."

([112]) Idem voetnoot 12.
([113]) Besluit van de Staatsraad van de Volksrepubliek China (nr. 283).

(425) De raad van toezicht van de essentiële openbare financiële instellingen wordt aangewezen overeenkomstig de "Tijdelijke regeling betreffende de raad van toezicht in essentiële openbare financiële instellingen". Op basis van de artikelen 3 en 5 van deze tijdelijke regeling stelde de Commissie vast dat de leden van de raad van toezicht worden aangewezen door en verantwoording verschuldigd zijn aan de Staatsraad, hetgeen illustreert dat de staat institutionele zeggenschap heeft over de commerciële activiteiten van de medewerkende staatsbank.

(426) Naast deze algemeen toepasselijke aanwijzingen stelde de Commissie met betrekking tot EXIM Bank het volgende vast: EXIM Bank is opgericht en werkt in overeenstemming met het "Besluit van de Staatsraad tot oprichting van de Export-Import Bank of China" en met de statuten van EXIM Bank. Volgens de statuten wordt de directie van EXIM Bank rechtstreeks door de staat benoemd. De raad van toezicht wordt door de Staatsraad benoemd in overeenstemming met de "Tijdelijke regeling betreffende de raden van toezicht van de essentiële financiële instellingen in overheidshanden" en andere wet- en regelgeving, en is verantwoording verschuldigd aan de Staatsraad.

(427) In de statuten is tevens vermeld dat het partijcomité van EXIM Bank een leidende en centrale politieke rol speelt om te waarborgen dat het beleid en de belangrijke taken van de Communistische Partij en de staat door EXIM Bank worden uitgevoerd. De leidinggevende rol van de Partij strekt zich uit tot alle aspecten van corporate governance.

(428) In de statuten is ook bepaald dat EXIM Bank ernaar streeft de ontwikkeling van de buitenlandse handel en economische samenwerking, grensoverschrijdende investeringen, het initiatief "One Belt, One Road" en de samenwerking met het oog op internationale capaciteiten en vervaardiging van apparatuur te bevorderen. De zakelijke activiteiten van EXIM omvatten op korte, middellange en lange termijn verstrekte leningen die zijn goedgekeurd in het kader van het beleid inzake buitenlandse handel en het "naar buiten" gerichte beleid van de VRC, zoals exportkredieten, importkredieten, leningen voor de uitvoering van werken voor buitenlandse opdrachtgevers, leningen voor buitenlandse investeringen, leningen van de Chinese overheid voor buitenlandse hulp en leningen voor afnemers van exporterende ondernemingen.

(429) Bovendien verklaarde EXIM Bank in haar jaarverslag over 2022 dat zij "het volledige scala van de nationale beleidsmaatregelen en vervolgmaatregelen krachtig had uitgevoerd" en dat haar verantwoordelijkheden onder meer bestonden uit "het gewetensvol uitvoeren van de besluiten van het Centraal Comité van de CCP en de Staatsraad". Het jaarverslag vermeldde ook dat "meerdere maatregelen waren genomen om ervoor te zorgen dat er leningen op middellange en lange termijn werden verstrekt aan de productie-industrie ter ondersteuning van nationale projecten".

(430) Wat de SOCB's betreft, merkte de Commissie op dat de zes grootste banken eind 2022 meer dan 40 % van de totale activa van de Chinese financiële sector vertegenwoordigden ([114]). Ten minste twee van deze zes SOCB's, namelijk ICBC en ABC, behoren tot de financiële instellingen die in dit onderzoek leningen hebben verstrekt aan de in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs (zie overweging 468). De staat heeft een meerderheidsaandeel in zowel ICBC ([115]) als ABC ([116]). De staat controleert niet alleen de zes grootste SOCB's, maar heeft ook aanzienlijke aandelen in een aantal andere SOCB's, waarbij zijn betrokkenheid vaker indirect is, bijvoorbeeld via staatsbedrijven. Verscheidene van deze SOCB's, die goed zijn voor ongeveer 20 % van de totale activa van de Chinese bankensector in 2021, zoals Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, behoren tot de financiële instellingen die leningen hebben verstrekt aan de in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs in het huidige onderzoek (zie overweging 468 voor een volledige lijst), met een variërende mate van staatsdeelneming, variërend van ongeveer 3 % in het geval van China Minsheng Bank ([117]) tot meer dan 80 % voor China Everbright Bank ([118]).

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

([115]) Zie het jaarverslag 2021 van ICBC, beschikbaar op file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Zie het jaarverslag 2021 van ABC, beschikbaar op: https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Zie het jaarverslag 2022 van China Minsheng Bank, beschikbaar op: 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, blz. 94.

([118]) Zie het halfjaarverslag 2021 van China Everbright Bank, beschikbaar op: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) De Commissie stelde tevens vast dat financiële instellingen in handen van de overheid hun statuten in 2017 hebben gewijzigd om de rol van de CCP op het hoogste besluitvormingsniveau van de banken te versterken ([119]).

(432) In deze nieuwe statuten is bepaald dat:

— de functie van voorzitter van de raad van bestuur wordt bekleed door de secretaris van het partijcomité;

— de CCP als taak heeft ervoor te zorgen en erop toe te zien dat de bank de beleidslijnen en richtsnoeren van de CCP en de staat ten uitvoer legt en een leidende rol speelt en een poortwachtersfunctie uitoefent bij de aanstelling van personeel (met inbegrip van het hogere management), en

— de raad van bestuur bij elke belangrijke beslissing rekening houdt met de mening van het partijcomité.

(433) Overweging 204 geeft specifieke voorbeelden van deze wijzigingen in de statuten met betrekking tot ICBC en ABC.

3.5.1.5. Betekenisvolle zeggenschap van de Chinese overheid

(434) De Commissie heeft daarnaast informatie verzameld inzake de vraag of de Chinese overheid betekenisvolle zeggenschap had over het gedrag van EXIM Bank en met betrekking tot haar kredietbeleid en risicobeoordeling bij de verstrekking van leningen aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Dienaangaande is rekening gehouden met de volgende regelgevende documenten:

— artikel 34 van de wet van de VRC inzake handelsbanken (“bankenwet”);

— artikel 15 van de algemene regels betreffende leningen (toegepast door de People’s Bank of China);

— besluit nr. 40;

— uitvoeringsmaatregelen van de CBIRC inzake administratieve vergunningen voor handelsbanken met Chinees kapitaal (verordening van de CBIRC [2017] nr. 1) ([120]);

— uitvoeringsmaatregelen van de CBIRC inzake administratieve vergunningen voor banken met buitenlands kapitaal (verordening van de CBIRC [2015] nr. 4) ([121]);

— administratieve maatregelen inzake de beroepsbekwaamheid van leden van de directie en het hoger management van financiële instellingen in de bankensector (CBIRC [2013] nr. 3) ([122]);

— driejarig actieplan ter verbetering van de corporate governance in de bank- en verzekeringssectoren (2020-2022) (CBIRC, 28 augustus 2020) ([123]);

— kennisgeving over de methode voor de beoordeling van de prestaties van handelsbanken (CBIRC, 15 december 2020);

— kennisgeving over de toezichtvoorschriften inzake het gedrag van grote aandeelhouders van bank- en verzekeringsinstellingen (CBIRC, [2021] nr. 43).

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

([120]) Gewijzigd door het besluit van de CBIRC betreffende het beheer van het kapitaal van handelsbanken (besluit nr. 4 van 2023 van het Staatsbestuur voor financieel toezicht en beheer, afgekondigd op 26 oktober 2023, van kracht vanaf 1 januari 2024).

([121]) Gewijzigd door het besluit van de CBIRC inzake administratieve vergunningen aan banken met buitenlands kapitaal (besluit nr. 10 van 2019 van de CBIRC van 26 december 2019, van kracht vanaf de datum van afkondiging).

([122]) Gewijzigd door het besluit van de CBIRC inzake de werking van risicobeheersmaatregelen van bank- en verzekeringsinstellingen (besluit nr. 5 uit 2023 van het Staatsbestuur voor financieel toezicht en beheer), afgekondigd op 27 december 2023, van kracht vanaf 1 juli 2024).

([123]) Officieel beleidsdocument van de CBIRC van 28 augustus 2020: driejarig actieplan ter verbetering van de corporate governance van de bank- en verzekeringssector(2020-2022), http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928, laatst geraadpleegd op 3 april 2021.

(435) Bij het beoordelen van deze regelgevende documenten heeft de Commissie vastgesteld dat financiële instellingen in de VRC in een algemeen juridisch klimaat opereren dat hen ertoe aanzet zich aan te passen aan de industriële beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid, in het bijzonder het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor energiebesparende voertuigen en voertuigen op nieuwe energiebronnen (2012-2020) dat voorziet in "beleidsstimulansen door middel van steun op het gebied van de financiële dienstverlening met kredietbeheer- en leningevaluatiesystemen om de ontwikkeling van de bedrijfstak voor energiebesparende voertuigen en voertuigen op nieuwe energiebronnen aan te moedigen" bij het nemen van financiële beslissingen, zoals hieronder uiteengezet.

(436) Met betrekking tot EXIM Bank is het publieke beleidsmandaat vastgelegd in de oprichtingsakte van EXIM Bank, waarin wordt uiteengezet dat "de belangrijkste taak van de Export-Import Bank of China het uitvoeren van nationaal industriebeleid en buitenlands handelsbeleid is, en het verstrekken van ondersteuning bij financieel beleid voor het uitbreiden van de uitvoer van kapitaalgoederen zoals mechanische en elektrische producten en complete sets van apparatuur" ([124]). In de statuten wordt eveneens bepaald dat de "Export-Import Bank of China een beleidsbank in overheidshanden is, gefinancierd door de staat, onder de directe leiding van de Staatsraad" ([125]).

(437) Op algemeen niveau bepaalt artikel 34 van de bankenwet, die geldt voor alle financiële instellingen die actief zijn in de VRC, dat "handelsbanken kredieten verlenen in overeenstemming met de behoeften van de nationale economische en sociale ontwikkeling en overeenkomstig het industriebeleid van de staat". Hoewel in artikel 4 van de bankenwet het volgende is bepaald: "Handelsbanken verrichten hun bedrijfsactiviteiten overeenkomstig de wet zonder inmenging van enige entiteit of particulier. Handelsbanken staan met het volledige vermogen van de rechtspersoon onafhankelijk in voor hun wettelijke aansprakelijkheid", bleek uit het onderzoek dat artikel 4 van de bankenwet met inachtneming van artikel 34 van de bankenwet wordt toegepast, d.w.z. dat de banken het door de staat vastgestelde overheidsbeleid uitvoeren en de instructies van de staat volgen.

(438) Bovendien luidt artikel 15 van de algemene regels betreffende leningen als volgt: "Overeenkomstig het beleid van de staat mogen de betrokken departementen rentesubsidies verlenen voor leningen, teneinde de groei van bepaalde bedrijfstakken en de economische ontwikkeling in bepaalde gebieden te bevorderen."

(439) Zo ook verplicht besluit nr. 40 alle financiële instellingen kredieten specifiek aan "aangemoedigde" projecten te verstrekken. Zoals reeds toegelicht in afdeling 3.1, en meer in het bijzonder in de overwegingen 210 en 211, vallen projecten van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de "aangemoedigde" categorie. Besluit nr. 40 bevestigt derhalve de eerdere bevinding inzake de bankenwet, namelijk dat banken overheidsgezag uitoefenen in de vorm van de verlening van preferentiële kredieten. De Commissie heeft tevens vastgesteld dat de NFRA verstrekkende goedkeuringsbevoegdheden heeft die alle aspecten van het management van alle in de VRC gevestigde financiële instellingen (met inbegrip van particuliere financiële instellingen en financiële instellingen in buitenlandse handen) betreffen, zoals ([126]):

— goedkeuring van de benoeming van het gehele management van de financiële instellingen, zowel op het niveau van het hoofdkwartier als op het niveau van lokale filialen. De toestemming van de NFRA is vereist voor de werving van leidinggevenden op alle niveaus van het management, van de hoogste functies tot aan filiaalhoofden, en zelfs voor leidinggevenden die worden aangesteld in buitenlandse filialen en leidinggevenden in ondersteunende functies (zoals IT-managers); en

— allerlei administratieve goedkeuringsprocedures, waaronder goedkeuring voor de oprichting van nieuwe filialen, voor het ontplooien van nieuwe bedrijfsactiviteiten of het verkopen van nieuwe producten, voor de wijziging van de statuten van de bank, voor de verkoop van meer dan 5 % van de aandelen van de bank, voor kapitaalverhogingen, voor een verplaatsing van de zetel, voor wijzigingen in de organisatiestructuur enz.

(440) De bankenwet is juridisch bindend. In afdeling 3.5.1.5 is vastgesteld dat de vijfjarenplannen en besluit nr. 40 bindend van aard zijn. Het bindende karakter van de regelgeving van de NFRA berust op de bevoegdheden waarover zij als regelgevende autoriteit beschikt. Het bindende karakter van andere documenten blijkt uit de daarin vervatte bepalingen inzake toezicht en evaluatie.

([124]) Beschikbaar op: http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html.

([125]) Beschikbaar op: http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

([126]) Volgens de uitvoeringsmaatregelen van de CBIRC inzake administratieve vergunningen voor handelsbanken met Chinees kapitaal (verordening van de CBIRC [2017] nr. 1), de uitvoeringsmaatregelen van de CBIRC inzake administratieve vergunningen voor banken met buitenlands kapitaal (verordening van de CBIRC [2015] nr. 4) en de administratieve maatregelen inzake de beroepsbekwaamheid van leden van de directie en het hoger management van financiële instellingen in de bankensector (CBIRC [2013] nr. 3). Nadat de NFRA in de plaats kwam van de CBIRC, zijn de uitvoeringsmaatregelen niet meer gewijzigd.

(441) Besluit nr. 40 van de Staatsraad draagt alle financiële instellingen op alleen kredietondersteuning te verstrekken aan investeringsprojecten met betrekking tot de aangemoedigde categorie en belooft de uitvoering van "andere preferentiële beleidsmaatregelen ten aanzien van projecten in de aangemoedigde sectorale categorie". Op basis hiervan zijn banken verplicht om kredietsteun te verlenen aan bedrijfstak voor batterijvoertuigen als een aangemoedigde bedrijfstak.

(442) Bovendien moeten zelfs beslissingen van particuliere handelsbanken onder toezicht van de CCP staan en in overeenstemming zijn met het nationale beleid. Een van de drie overkoepelende doelstellingen van de staat met betrekking tot het bestuur van het bankwezen bestaat thans in de versterking van het leiderschap van de Partij in de bank- en verzekeringssector, ook wat operationele en beheersaangelegenheden in ondernemingen betreft. In dit verband wordt in het driejarig actieplan van de CBIRC voor de jaren 2020-2022 opgedragen "verder uitvoering te geven aan de geest die ten grondslag lag aan de hoofdtoespraak van secretaris-generaal Xi Jinping over de bevordering van de hervorming van corporate governance in de financiële sector". Bovendien is afdeling II van het plan gericht op het bevorderen van de organische integratie van de partijleiding in corporate governance: "Wij laten de integratie van het leiderschap van de Partij in de corporate governance systematischer, gestandaardiseerder en meer op basis van procedures verlopen. […] Belangrijke operationele en beheersaangelegenheden moeten door het partijcomité zijn besproken voordat de raad van bestuur of de directie hierover een besluit neemt."

(443) Ook heeft de Chinese overheid onlangs bepaald dat zelfs aandeelhouders van financiële instellingen de uitoefening van de controle door de Chinese overheid moeten vergemakkelijken via het corporategovernancekader van de instelling, en wel als volgt: "Grote aandeelhouders van banken en verzekeringsinstellingen moeten de banken en verzekeringsinstellingen steunen bij het opzetten van een onafhankelijke en deugdelijke corporategovernance-structuur met doeltreffende controlemechanismen en de banken en verzekeringsinstellingen aanmoedigen en steunen om te zorgen voor de organische integratie van partijleiderschap en corporate governance" ([127]).

(444) Tot slot wordt in de criteria voor de beoordeling van de prestaties van de NFRA voor handelsbanken nu met name rekening gehouden met de wijze waarop de financiële instellingen "de nationale ontwikkelingsdoelstellingen en de reële economie dienen", en in het bijzonder met de wijze waarop zij "strategische en opkomende bedrijfstakken dienen" ([128]).

(445) Derhalve kwam de Commissie tot de conclusie dat de Chinese overheid een normatief kader had gecreëerd dat moest worden nageleefd door de managers en toezichthouders van de medewerkende staatsbank, die door de Chinese overheid worden benoemd en die aan haar verantwoording zijn verschuldigd. De Chinese overheid oefende derhalve op basis van dit normatieve kader, telkens wanneer de medewerkende staatsbank leningen aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen verstrekte, betekenisvolle zeggenschap over het gedrag van deze medewerkende staatsbank uit. De kernfuncties van de staatsbank houden verband met de specifieke taken die de Chinese overheid via dit normatieve raamwerk heeft toegewezen, wat ertoe heeft geleid dat de bank een instrument van de Chinese overheid is geworden dat overheidsfuncties uitvoert.

(446) De Commissie verzamelde ook concrete bewijzen van de uitoefening van betekenisvolle zeggenschap aan de hand van concrete leningen die aan de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs waren verstrekt. In haar antwoord op de vragenlijst legde de gedeeltelijk medewerkende staatsbank uit dat zij een intern ratingmodel gebruikt om de kredietwaardigheid van kredietnemers te beoordelen op basis van historische gegevens over wanbetalingen, waaronder kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren om kredietnemers te rangschikken op basis van de kans op wanbetaling. EXIM Bank verklaarde voorts dat er geen sprake is van verschil in beleid met betrekking tot de sector waarin de kredietnemer actief is of de vorm van eigendom en dat haar risicobeoordelingsmodel marktconform is.

(447) Zoals reeds nader beschreven in overweging 261, weigerde de gedeeltelijk medewerkende staatsbank om concrete voorbeelden van haar risicobeoordelingen ten aanzien van de in de steekproef opgenomen ondernemingen te verstrekken op grond dat de gevraagde informatie interne informatie van de bank is en vertrouwelijke bedrijfsinformatie bevat die niet openbaar mag worden gemaakt, hoewel de Commissie de schriftelijke toestemming had van de in de steekproef opgenomen ondernemingen, waarin zij afstand deden van hun recht op vertrouwelijke behandeling. Ook heeft EXIM Bank geen antwoord gegeven op vragen over de kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren die worden gebruikt om kredietnemers te rangschikken op basis van hun kans op wanbetaling.

([127]) Artikel 13 van de kennisgeving over de toezichtvoorschriften inzake het gedrag van grote aandeelhouders van bank- en verzekeringsinstellingen (CBIRC, [2021] nr. 43).

([128]) Zie de mededeling van de CBIRC over de methode voor de beoordeling van de prestaties van handelsbanken, gepubliceerd op 15 december 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) In de loop van het onderzoek verwees de Chinese overheid naar de interpretatie van de bankenwet door het Nationale Volkscongres en naar de artikelen 4, 5 en 41 van de bankenwet, waarmee zij aanvoerde dat handelsbanken in de VRC opereerden als onafhankelijke juridische entiteiten die "hun eigen beslissingen nemen", "zonder inmenging van enige entiteit of particulier" en dat "geen enkele entiteit of particulier een handelsbank kan dwingen leningen te verstrekken of een garantie te verstrekken". Voorts voerde de Chinese overheid aan dat artikel 15 van de algemene regels betreffende leningen niet dwingend is, maar slechts een leidraad inhoudt.

(449) Zoals uiteengezet in overweging 440 was de Commissie van oordeel dat de Chinese bankenwet en besluit nr. 40 een dwingend karakter hebben. Daarnaast bieden de bevindingen van het onderzoek (en de bevindingen van de Commissie in eerdere onderzoeken met betrekking tot hetzelfde subsidieprogramma ([129])) geen steun aan het argument dat banken bij het nemen van beslissingen inzake leningen geen rekening houden met het beleid en de plannen van de overheid. De Commissie heeft bijvoorbeeld vastgesteld dat de producenten-exporteurs profiteerden van preferentiële leningen met rentetarieven die onder de marktrente lagen.

(450) Uit het onderzoek bleek dat artikel 15 van de algemene regels betreffende leningen in de praktijk wel degelijk werd toegepast, en dat de artikelen 4, 5 en 41 van de bankenwet met inachtneming van artikel 34 van de bankenwet van toepassing waren, d.w.z. dat de banken het door de staat vastgestelde overheidsbeleid uitvoeren en de instructies van de staat volgen. Hoewel de artikelen 4 en 5 van de bankenwet deel uitmaken van hoofdstuk I, waarin de algemene bepalingen zijn opgenomen, maakt artikel 34 daarentegen deel uit van hoofdstuk IV, waarin de basisregels voor leningen zijn neergelegd. De tekst van artikel 34: "handelsbanken verlenen kredieten in overeenstemming met de behoeften van de nationale economie en de sociale ontwikkeling en overeenkomstig het industriebeleid van de staat", toont aan dat deze bepaling geen richtinggevend karakter, maar eerder een dwingend karakter heeft en banken een duidelijke instructie geeft om bij de uitvoering van hun leenactiviteiten rekening te houden met het industriebeleid van de staat. In dit specifieke geval wijst het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor energiebesparende voertuigen en voertuigen op nieuwe energiebronnen (2012-2020), zoals vermeld in overweging 221, duidelijk op "systemen voor kredietbeheer en leningevaluatie om de ontwikkeling van de bedrijfstak voor energiebesparende voertuigen en voertuigen op nieuwe energiebronnen aan te moedigen". De Commissie merkte ook op dat besluit nr. 40 van de Staatsraad alle financiële instellingen opdraagt alleen kredietondersteuning te verstrekken aan aangemoedigde projecten, en de uitvoering belooft van "andere preferentiële beleidsmaatregelen ten aanzien van projecten in de aangemoedigde sectorale categorie". Hoewel artikel 17 van hetzelfde besluit ook voorschrijft dat de banken de beginselen van de kredietverlening eerbiedigen, kon de Commissie tijdens het onderzoek niet vaststellen dat dit in de praktijk ook het geval was. Integendeel, er werden aan de producenten-exporteurs leningen verstrekt ongeacht hun financiële situatie en kredietwaardigheid. Deze bevinding is niet nieuw en werd al in eerdere onderzoeken besproken ([130]).

(451) Tot slot, zoals opgemerkt in de overwegingen 442 tot en met 444, toont het feit dat alle belangrijke operationele en managementkwesties van de bank door de Partij worden getoetst, hetgeen een vast onderdeel is van de bestuursstructuur van de banken, en het feit dat de prestaties van de banken worden geëvalueerd in overeenstemming met hun inspanningen om strategische en opkomende ondernemingen zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te bedienen, ook de strikte en bindende aard aan van het regelgevingskader voor de activiteiten van de financiële instellingen.

(452) Bij gebreke van concreet bewijs dat de kredietwaardigheid was beoordeeld, onderzocht de Commissie derhalve het algemene rechtskader dat is uiteengezet in de overwegingen 434 tot en met 444, in combinatie met het gedrag van de medewerkende staatsbank wat de leningen aan de in de steekproef opgenomen ondernemingen betreft. Dit gedrag was in tegenspraak met haar officiële standpunt, aangezien EXIM Bank in de praktijk niet handelde op basis van een grondige, op de markt gebaseerde risicobeoordeling.

(453) In de loop van het onderzoek heeft de Commissie vastgesteld dat er leningen zijn verstrekt aan de drie in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs tegen rentetarieven die onder of dichtbij de primaire rentevoet voor leningen liggen, zoals aangekondigd door het National Interbank Funding Center (NIFC). De primaire rentevoet werd op 20 augustus 2019 ingevoerd en vervangt de vorige referentierentevoet van de centrale bank van de People's Bank of China (PBOC) ([131]). Het verstrekken van financiering tegen tarieven die lager zijn dan of dicht bij de nationale risicovrije rentevoet op de markt tussen banken liggen, toont duidelijk aan dat er niet voldoende rekening is gehouden met risico's. Bij gebrek aan medewerking van de financiële instellingen of de weigering om informatie te verstrekken over de in de steekproef opgenomen groepen door EXIM Bank, ondanks het bestaan van een bankmachtiging, moest de Commissie gebruik maken van de beschikbare gegevens en kwam zij tot de conclusie dat de leningen werden verstrekt ongeacht de reële financiële situatie en het kredietrisicoprofiel van de ondernemingen, zoals vastgesteld in afdeling 3.5.2.3. De leningen werden dus verstrekt tegen rentetarieven die lager waren dan de marktrente die overeenstemde met het risicoprofiel van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs.

([129]) Zie bijvoorbeeld de WPP-zaak, de bandenzaak en de zaak elektrische fietsen, aangehaald in voetnoot 12, respectievelijk in de afdelingen 3.4.1.1.b en 3.5.1.1.

([130]) Ibid. voetnoot 12.

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

(454) Bovendien is het, specifiek wat EXIM Bank betreft, onbetwistbaar dat dit een beleidsbank is die er zelf voor uitkomt dat zij rechtstreeks overheidsbeleid uitvoert. Zoals uitgelegd op haar website ([132]) is EXIM Bank een door de staat gefinancierde beleidsbank die rechtstreeks onder leiding staat van de Staatsraad en zich onder meer bezighoudt met de ondersteuning van de buitenlandse handel van China en de uitvoering van de "going global"-strategie.

(455) Op basis daarvan concludeerde de Commissie dat de Chinese overheid met betrekking tot leningen aan aangemoedigde bedrijfstakken een normatief kader heeft gecreëerd, waaraan de managers en toezichthouders, die door de Chinese overheid zijn benoemd en die aan haar verantwoording verschuldigd zijn, gebonden zijn. Het normatieve kader liet de beheerders en toezichthouders van de bank geen enkele speelruimte om dit kader al dan niet te volgen ten aanzien van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, zodat het management van die bank zich in een afhankelijke positie bevond.

(456) Derhalve baseerde de Chinese overheid zich op het normatief kader om, telkens wanneer de medewerkende staatsbank leningen verstrekte aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, betekenisvolle zeggenschap over haar gedrag uit te oefenen.

(457) Zoals uiteengezet in overweging 434 zocht de Commissie ook bewijs van de uitoefening van betekenisvolle zeggenschap aan de hand van concrete leningen. De medewerkende staatsbank heeft bepaalde noodzakelijke informatie, waaronder haar specifieke kredietrisicobeoordeling met betrekking tot de in de steekproef opgenomen ondernemingen, echter niet verstrekt. Bij gebrek aan concreet bewijs van dergelijke kredietrisicobeoordelingen heeft de Commissie het algemene juridische kader onderzocht dat van toepassing is op leningen aan aangemoedigde bedrijfstakken zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, in combinatie met het gedrag van de medewerkende staatsbank, en heeft zij vastgesteld dat de bank niet handelde op basis van grondige marktgebaseerde kredietrisicobeoordelingen.

(458) Bovendien werden, zoals uiteengezet in overweging 453, leningen verstrekt aan de drie in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs tegen rentevoeten die lager waren dan of dicht bij de primaire rentevoet voor leningen lagen, ongeacht hun financiële situatie en kredietrisicoprofiel. Gezien het risicoprofiel van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs zoals beschreven in afdeling 3.5.1.10 en het feit dat de producenten-exporteurs volgens de door de Commissie uitgevoerde risicoanalyse een B-kredietrating hadden moeten krijgen en dus rentepercentages hadden moeten betalen die aanzienlijk hoger waren dan de risicovrije rentevoet, heeft de Commissie geconcludeerd dat de betrokken leningen onder de marktrente werden verstrekt.

(459) De Commissie kwam daarom tot de conclusie dat de Chinese overheid betekenisvolle zeggenschap heeft uitgeoefend over het gedrag van de medewerkende staatsbank met betrekking tot haar kredietbeleid en risicobeoordeling ten aanzien van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

3.5.1.6. Conclusie inzake medewerkende financiële instellingen in staatseigendom

(460) De Commissie stelde vast dat de gedeeltelijk medewerkende staatsbank het hierboven beschreven rechtskader ten uitvoer heeft gelegd bij de uitoefening van overheidsfuncties met betrekking tot de sector batterijvoertuigen. Dat betekent dat zij optrad als overheidsinstantie in de zin van artikel 2, punt b), van de basisverordening, gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, punt a), i), van de basisverordening en in overeenstemming met de desbetreffende rechtspraak van de WTO.

3.5.1.7. Niet-medewerkende financiële instellingen in staatseigendom

(461) De algemene regels betreffende leningen ([133]), uitgevaardigd in 1996, hadden tot doel met name de activiteiten die met leningen verband houden te reguleren, waarbij specifieke sociaal-economische ontwikkelingen werden gestimuleerd ([134]). Volgens besluit nr. 40 ([135]) grijpt de Chinese overheid ook in in de kredietverleningsactiviteiten van financiële entiteiten door industriële sectoren aan te wijzen die moeten profiteren van bevoorrechte toegang tot kredieten en door financiële instellingen te verplichten om bij het verstrekken van leningen rekening te houden met het industriële beleid van de staat.

([132]) Zie http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) De algemene regels betreffende leningen, afgekondigd door de PBOC op 28 juni 1996.
([134]) Hoofdstuk 1, artikel 1, van de algemene regels betreffende leningen, afgekondigd door de People's Bank of China op 28 juni 1996.
([135]) Besluit van de Staatsraad betreffende de afkondiging van de uitvoering van tussentijdse bepalingen ter bevordering van industriële herstructurering, 2 december 2005, Guo Fa [2005] nr. 40.

(462) De prominente rol van overwegingen in het kader van overheidsbeleid (in plaats van puur commerciële overwegingen) die de staat oplegt aan de handelsbanken, met name financiële instellingen in staatseigendom, bij het vormgeven van hun kredietstrategieën is ook duidelijk zichtbaar in de mededeling van het ministerie van Financiën over de methode voor de beoordeling van de prestaties van handelsbanken, uitgegeven op 15 december 2020. Ook moet, volgens de bepalingen van de mededeling, bij de criteria voor de beoordeling van de prestaties van handelsbanken rekening worden gehouden met de wijze waarop entiteiten "de nationale ontwikkelingsdoelstellingen en de reële economie dienen", en met name hoe zij "strategische en opkomende bedrijfstakken ten dienste staan". Artikel 4 van de mededeling bepaalt dat "de beoordeling van de prestaties van handelsbanken een sterke en effectieve waarborg zal bieden dat het nationale macrobeleid wordt uitgevoerd" ([136]).

(463) Zoals uiteengezet in afdeling 3.3.1.1, heeft, met uitzondering van EXIM Bank, geen van de financiële instellingen in overheidshanden die leningen hebben verstrekt aan de in de steekproef opgenomen ondernemingen, de specifieke vragenlijst ingevuld. De lijst van banken omvat: Agricultural, 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]), en Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). De Chinese overheid heeft geen informatie verstrekt over de eigendomsstructuur van de banken of over hun bestuursstructuur, risicobeoordeling of voorbeelden van specifieke leningen aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

(464) Derhalve heeft de Commissie overeenkomstig de conclusies in afdeling 3.3.1.1 besloten gebruik te maken van de beschikbare gegevens om te bepalen of die financiële instellingen in handen van de overheid als overheidsinstanties moeten worden aangemerkt.

([136]) Zie de mededeling over de methode voor de beoordeling van de prestaties van handelsbanken, gepubliceerd op 15 december 2020 door het ministerie van Financiën; op: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Zie het jaarverslag 2022 (april 2023) van Bank of Beijing, 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]) Zie de samenvatting van het jaarverslag 2022 van Bank of Kunlun Co. Ltd., https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf.

([139]) Zie het jaarverslag 2023 van Bank of Nanjing, https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Zie de PBOC-lijst van systeemrelevante banken in de VRC voor 2022, beschikbaar op: http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Zie het jaarverslag 2022 van Bank of Shanghai, https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Zie het jaarverslag 2020 van Bank of Tianjin, https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf.

([143]) Zie China CITIC Bank, jaarverslag 2021, beschikbaar op: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Zie het halfjaarverslag 2021 van China Everbright Bank, beschikbaar op: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Zie het jaarverslag 2021 van ICBC, beschikbaar op: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Zie het jaarverslag 2022 van China Merchants Bank, blz. 125; beschikbaar op: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Zie het jaarverslag 2022 van China Minsheng Bank, beschikbaar op: 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, blz. 94.

([148]) Zie Ping An Bank, homepage – Investor Relations – Belangrijkste aandeelhouders; beschikbaar op: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Zie het halfjaarlijks verslag 2021 van Shanghai Pudong Development Bank; beschikbaar op: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) Zie het jaarverslag 2023, https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF

([153]) Zie het jaarverslag 2023, https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Zie het jaarverslag 2023, https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) In een eerder antisubsidieonderzoek ([155]) stelde de Commissie vast dat de banken die leningen hebben verstrekt aan de in het kader van het onderzoek in de steekproef opgenomen groepen van producenten-exporteurs, geheel of gedeeltelijk eigendom zijn van de staat of van rechtspersonen die in handen zijn van de staat. Omdat de banken de specifieke vragenlijst niet hebben ingevuld, heeft de Commissie gebruikgemaakt van openbaar beschikbare gegevens, zoals de website van de bank, jaarverslagen en informatie die beschikbaar is in bankregisters of op het internet. In overeenstemming met de bevindingen van dit eerdere onderzoek bevestigde het werkdocument van de diensten van de Commissie ([156]) dat de staat de bankensector domineert ([157]) door een meerderheidsbelang te houden in alle handelsbanken in staatseigendom, en door de meerderheid van de aandelen te houden in een aantal handelsbanken, hetzij via directe investeringen via Central Huijin, hetzij indirect via andere rechtspersonen in staatseigendom. In overweging 468 worden de door de producenten-exporteurs gerapporteerde bankentiteiten genoemd waar de staat een meerderheidsbelang in heeft. Bij gebrek aan wijzigingen sinds recente soortgelijke onderzoeken ([158]) werd geoordeeld dat alle financiële instellingen in staatseigendom die financiering verstrekten aan de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs geheel of gedeeltelijk eigendom waren van de staat zelf of van rechtspersonen in staatseigendom.

3.5.1.8. Conclusie inzake alle financiële instellingen in staatseigendom

(466) Op grond van de voorgaande overwegingen stelde de Commissie vast dat alle Chinese financiële instellingen die staatseigendom zijn en leningen hebben verstrekt aan de drie in de steekproef opgenomen groepen van medewerkende producenten-exporteurs, overheidsinstanties zijn in de zin van artikel 2, punt b), gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, punt a), i), van de basisverordening.

(467) Daarnaast stelde de Commissie op basis van dezelfde gegevens vast dat zelfs indien de financiële instellingen in handen van de overheid niet als overheidsinstanties zouden moeten worden beschouwd, zij zouden worden beschouwd als financiële instellingen waaraan de Chinese overheid functies die zij normaal zelf zou vervullen, heeft toevertrouwd of waarmee zij hen heeft belast in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening, om dezelfde redenen als uiteengezet in afdeling 3.5.1.9. Hun gedragingen zouden dus hoe dan ook aan de Chinese overheid worden toegerekend.

3.5.1.9. Particuliere financiële instellingen waaraan de Chinese overheid functies heeft toevertrouwd of waarmee zij hen heeft belast

(468) Evenals bij vorige onderzoeken ([159]) stelde de Commissie ook in dit geval vast dat de volgende in de VRC werkzame banken en particuliere financiële instellingen leningen hadden verstrekt aan de in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs in het onderhavige onderzoek: 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]) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1690 van de Commissie van 9 november 2018 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, punten 210 en 211 (PB L 283 van 12.11.2018, blz. 1).

([156]) Geactualiseerd werkdocument van de diensten van de Commissie, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* ("Verstoringen van betekenis in de economie van de Volksrepubliek China met het oog op handelsbeschermingsonderzoeken"), 10 april 2024, SWD(2024) 91 final ("het verslag over de VRC") – hoofdstuk 6.3, Bankensector, blz. 137-144.

([157]) Zie ook Chorzempa, M. en Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?* ("Zal de op handen zijnde herziening van de financiële regelgeving in China een verschil maken?"), PIIE, maart 2023, blz. 2; beschikbaar op: https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Ibid. voetnoot 12.

([159]) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/969 van de Commissie van 8 juni 2017 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/649 van de Commissie tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 146 van 9.6.2017, blz. 17) ("WPP-zaak"); Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1690 van de Commissie van 9 november 2018 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1579 van de Commissie tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/163 (PB L 283 van 12.11.2018, blz. 1) ("bandenzaak"); Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2287 van de Commissie van 17 december 2021 tot instelling van definitieve compenserende rechten op aluminium converter foil van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 458 van 22.12.2021, blz. 344) ("ACF-zaak"); Uitvoeringsverordening (EU) 2020/776 van de Commissie van 12 juni 2020 tot instelling van definitieve compenserende rechten op bepaalde geweven en/of gestikte stoffen van glasvezels van oorsprong uit de Volksrepubliek China en Egypte (PB L 189 van 15.6.2020, blz. 33) ("SGV-zaak"), en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/72 van de Commissie van 18 januari 2022 tot instelling van definitieve compenserende rechten op optischevezelkabels van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 12 van 19.1.2022, blz. 34) ("OFC-zaak").

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, en Yushan Bank (China) Co. Overeenkomstig de overeenkomstige analyse in afdeling 3.5.1.8 werd ervan uitgegaan dat deze banken en particuliere financiële instellingen die onder toezicht van de CBRC actief waren, door de Chinese overheid functies kregen toevertrouwd of ermee werden belast. Aangezien geen informatie werd verstrekt die op het tegendeel wees, heeft de Commissie in dit onderzoek dezelfde conclusie gehandhaafd.

(469) De Commissie heeft onderzocht of deze financiële instellingen door de Chinese overheid zijn belast met de verlening van subsidies aan de sector batterijvoertuigen of dat hun die functie is toevertrouwd in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening.

(470) Volgens de Beroepsinstantie van de WTO vindt "toevertrouwen van functies" plaats wanneer een overheid een verantwoordelijkheid toewijst aan een particulier lichaam, en verwijst "belasten met functies" naar situaties waarin de overheid haar gezag uitoefent ten aanzien van een particulier lichaam ([160]). In beide gevallen gebruikt de overheid een particulier lichaam om namens haar de financiële bijdrage te leveren en "in de meeste gevallen kan men verwachten dat het toevertrouwen van functies aan of het belasten met functies van een particulier lichaam gepaard gaat met een vorm van dreiging of aansporing" ([161]). Tegelijkertijd mogen leden overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt a), iv), geen compenserende maatregelen instellen tegen producten "indien de overheid louter haar algemene regelgevende bevoegdheden uitoefent" ([162]) of indien overheidsinterventie "al dan niet een bepaald resultaat als gevolg kan hebben, enkel gebaseerd op de gegeven feitelijke omstandigheden en op de uitoefening van vrije keuze door de deelnemers aan die markt" ([163]). Het toevertrouwen van functies of belasten met functies impliceert eigenlijk "een actievere rol van de overheid dan louter aansporing" ([164]).

(471) De Commissie merkte op dat het in de overwegingen 434 tot en met 442 beschreven normatieve kader voor de bedrijfstak van toepassing is op alle financiële instellingen in de VRC, met inbegrip van particuliere financiële instellingen. Zo hebben de bankenwet en de verschillende verordeningen van de CBIRC bijvoorbeeld zowel betrekking op alle banken met Chinees kapitaal als op alle banken met buitenlands kapitaal die onder het toezicht van de CBIRC staan.

(472) Bovendien bevatte het merendeel van de leenovereenkomsten met particuliere financiële instellingen vergelijkbare voorwaarden als de overeenkomsten met de staatsbanken en waren de rentevoeten van de particuliere financiële instellingen vergelijkbaar met die van de financiële instellingen die staatseigendom zijn. Hieruit blijkt dat er feitelijk preferentiële leenvoorwaarden door deze banken worden verleend in overeenstemming met de controle die de Chinese overheid uitoefent op de bankensector.

(473) Bij gebreke van enige afwijkende informatie van de particuliere financiële instellingen heeft de Commissie geconcludeerd dat voor zover het de bedrijfstak voor batterijvoertuigen betreft, aan alle financiële instellingen (inclusief particuliere financiële instellingen) die in de VRC actief zijn onder toezicht van de NFRA, door de staat functies zijn toevertrouwd of dat zij daarmee zijn belast in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), eerste streepje, van de basisverordening teneinde het overheidsbeleid te steunen en aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen leningen tegen preferentiële tarieven te verstrekken ([165]).

3.5.1.10. Kredietratings

(474) In eerdere antisubsidieonderzoeken heeft de Commissie, op basis van een door het Internationaal Monetair Fonds (IMF) gepubliceerde studie ([166]) waarin een discrepantie tussen internationale en Chinese kredietratings werd aangetoond, reeds geconstateerd dat de aan Chinese ondernemingen toegekende binnenlandse kredietratings niet

([160]) WT/DS/296 (DS 296 VS – onderzoek naar compenserend recht op Dynamic Random Access Memory (DRAMS) uit Korea), verslag van de beroepsinstantie van 21 februari 2005, punt 116.
([161]) Verslag van de beroepsinstantie, DS 296, punt 116.
([162]) Verslag van de beroepsinstantie, DS 296, punt 115.
([163]) Verslag van de beroepsinstantie, DS 296, punt 114, in overeenstemming met het panelverslag ter zake (DS 194, punt 8.31).
([164]) Verslag van de beroepsinstantie, DS 296, punt 115.
([165]) Zie de zaken aangehaald in voetnoot 12.
([166]) Zie IMF Working Paper *Resolving China's Corporate Debt Problem* ("China's schuldenprobleem oplossen"), door Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, oktober 2016, WP/16/203.

betrouwbaar zijn. Volgens het IMF is door lokale ratingbureaus namelijk aan 90 % van de Chinese obligaties een rating van AA tot AAA toegekend. Dit is niet te vergelijken met andere markten, zoals de EU of de Verenigde Staten van Amerika ("VS"). Op de markt van de VS heeft bijvoorbeeld minder dan 2 % van de ondernemingen zulke uitstekende ratings. De Chinese kredietratingbureaus neigen dus sterk tot ratings aan de hoogste kant van de ratingschaal. Zij hanteren zeer globale ratingtrappen en poolen vaak obligaties met zeer uiteenlopende wanbetalingsrisico's binnen een en dezelfde brede ratingcategorie ([167]). Volgens de China bond market insight 2021 van Bloomberg ([168]) wordt de obligatiemarkt gedomineerd door vijf Chinese lokale ratingbureaus: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance en Golden Credit Rating, en heeft ongeveer 90 % van de obligaties een rating AAA van de plaatselijke ratingbureaus. Veel van de emittenten hebben echter een lagere S&P globale emittentenrating van A en BBB gekregen ([169]).

(475) Bovendien wordt de basisrating van de emittent door buitenlandse ratingbureaus, zoals Standard & Poor's en Moody's, bij de beoordeling van in het buitenland uitgegeven Chinese obligaties doorgaans verhoogd op basis van een inschatting van het strategische belang van de betrokken onderneming voor de Chinese overheid en de omvang van eventuele impliciete garanties ([170]).

(476) Als aanvulling op deze analyse hebben eerdere zaken aangetoond dat de Chinese overheid ook haar invloed op de ratingmarkt kan uitoefenen.

(477) Volgens de in de eerdere zaken door de Chinese overheid verstrekte informatie waren er veertien kredietratingbureaus actief op de Chinese obligatiemarkt, waaronder twaalf binnenlandse ratingbureaus. Ten tweede is er geen vrije toetreding tot de Chinese markt voor kredietrating. Het betreft in wezen een gesloten markt, aangezien ratingbureaus een vergunning nodig hebben van de China Securities Regulatory Commission ("CSRC") of van de PBOC alvorens activiteiten te kunnen ontplooien ([171]). De PBOC kondigde medio 2017 aan dat het onder bepaalde voorwaarden aan buitenlandse kredietratingbureaus zou worden toegestaan kredietbeoordelingen uit te voeren voor een deel van de markt voor binnenlandse obligaties. Deze ratingbureaus volgen evenwel Chinese ratingschalen en zijn dus, zoals toegelicht in overweging 475, niet zonder meer vergelijkbaar met internationale ratingbureaus.

(478) Tot slot worden de bevindingen van de Commissie bevestigd door een onderzoek van Allianz Global Investors uit 2021, waarin wordt gesteld: "Het onshore-kredietratingsysteem van China verschilt van internationale ratingafspraken. Onshore-obligaties met een rating AA+ zouden bijvoorbeeld op internationale schaal doorgaans als "hoogrentend" worden beoordeeld" ([172]).

(479) Tot slot wees de OESO er in 2022 op dat "tekortkomingen op de kredietratingmarkt, waaronder opgeblazen ratings en zwakke waarschuwingssystemen, de gezonde ontwikkeling van de obligatiemarkt belemmeren" ([173]).

(480) Bovendien stelde de Commissie ook vast ([174]) dat het Chinese ratingsysteem niet kan worden beschouwd als uitsluitend gedreven door marktkrachten en dat het op een verstoorde basis functioneert.

(481) Gelet op de in de overwegingen 474 tot en met 478 beschreven situatie kwam de Commissie tot de conclusie dat Chinese kredietratings geen betrouwbare beoordeling van het kredietrisico van de onderliggende activa vormen. Die ratings waren bovendien vertekend door de beleidsdoelstellingen om belangrijke strategische bedrijfstakken, zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, aan te moedigen.

([167]) Livingston, M. Poon, W.P.H. en Zhou, L. (2017), *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry* ("Zijn Chinese kredietratings relevant? Een onderzoek naar de Chinese obligatiemarkt en kredietratingsector"), in: Journal of Banking & Finance, blz. 24.

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

([169]) China bond market insight 2021, voetnoot 59, blz. 31.

([170]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. en Neelakantan, U. (2017), *China's broken promises: why it is not a market-economy* ("China's gebroken beloften: waarom het geen markteconomie is"), Wiley Rein LLP, blz. 68.

([171]) Zie voetnoot 71 in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2022/72 van de Commissie van 18 januari 2022 tot instelling van definitieve compenserende rechten op optischevezelkabels van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2011 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op optischevezelkabels van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

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

([173]) Economic Surveys van de OESO: China, maart 2022, blz. 34-35; beschikbaar op: https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf.

([174]) Zie ook het werkdocument van de diensten van de Commissie, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* ("Verstoringen van betekenis in de economie van de Volksrepubliek China met het oog op handelsbeschermingsonderzoeken"), 10 april 2024, SWD(2024) 91 final ("het verslag over de VRC") – hoofdstuk 6, blz. 156-160.

3.5.2. *Preferentiële financiering: leningen*

3.5.2.1. Soorten leningen

1) Kort- en langlopende leningen

(482) De Commissie stelde vast dat ondernemingen in alle drie in de steekproef opgenomen groepen gebruikmaakten van diverse kortlopende en langlopende leningen om hun activiteiten te financieren. Die leningen werden hoofdzakelijk gebruikt voor dagelijkse activiteiten, behoeften aan bedrijfskapitaal, voor speciale projecten, investeringen of ter vervanging van andere leningen. De in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs gebruikten ook kort- en langlopende exportkredieten.

2) Leningen met het specifieke doel andere leningen te vervangen (doorlopende kredieten)

(483) In de loop van het onderzoek heeft de Commissie vastgesteld dat een van de in de steekproef opgenomen groepen leningen heeft afgesloten met het specifieke doel om het op de vervaldatum van de leningen terugbetaalde kapitaal te vervangen door nieuw kapitaal uit nieuwe leningen. Dergelijke doorlopende kredieten zijn gewoonlijk een teken van liquiditeitsproblemen bij de leningnemer en vormen een grotere risicoblootstelling voor de banken die ze verstrekken. In lijn met de bevindingen uit eerdere onderzoeken ([175]) stelde de Commissie vast dat sommige ondernemingen met deze praktijk hun verplichtingen konden herschikken en de middelen konden verkrijgen zonder welke zij zonder hun aflossingsverplichtingen niet zouden kunnen nakomen, hetgeen wijst op problemen bij het aflossen van schulden.

3) Financiering om langlopende schuld te herstructureren

(484) In de loop van het onderzoek merkte de Commissie dat bepaalde in de steekproef opgenomen ondernemingen obligaties hadden uitgegeven die specifiek waren bedoeld voor het aflossen van schulden, namelijk leningen. De Commissie stelde vast dat sommige ondernemingen, door hun schulden aldus te herstructureren, hun verplichtingen konden herschikken en uitstellen, en de middelen konden verkrijgen die zij nodig hadden om te voldoen aan hun aflossingsverplichtingen, hetgeen wijst op moeilijkheden bij het aantrekken van kapitaal.

(485) Dat een onderneming daarvoor obligaties gebruikt, roept twijfels op over haar vermogen om schulden af te lossen, en daarmee ook over niet alleen haar liquiditeit op de korte termijn maar ook haar solvabiliteit op de lange termijn. Als een onderneming obligaties heeft uitgegeven om haar leningen af te lossen, wordt dat dan ook gezien als een teken dat haar financiële situatie slechter is dan wat de jaarrekening op het eerste gezicht suggereert, en dat er sprake is van een extra risico in verband met haar financiering op de korte en lange termijn.

3.5.2.2. Specificiteit

(486) Zoals uiteengezet in afdeling 3.5.1.5, worden de financiële instellingen uit hoofde van verschillende rechtsinstrumenten die specifiek gericht zijn op ondernemingen in de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, geïnstrueerd die bedrijfstak leningen te verstrekken tegen preferentiële tarieven. Uit die documenten blijkt dat de financiële instellingen alleen preferentiële financiering verstrekken aan een beperkt aantal ondernemingen of bedrijfstakken, die het desbetreffende beleid van de Chinese overheid naleven. Bovendien was de Commissie van mening dat de verwijzing naar de bedrijfstak voor batterijvoertuigen duidelijk genoeg is, aangezien deze wordt aangeduid aan de hand van zijn benaming, een verwijzing naar het vervaardigde product of de groep binnen de bedrijfstak waartoe hij behoort.

([175]) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/969 van de Commissie van 8 juni 2017 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/649 van de Commissie tot instelling van een definitief antidumpingrecht op bepaalde warmgewalste platte producten van ijzer, van niet-gelegeerd staal of van ander gelegeerd staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L 146 van 9.6.2017, blz. 17) ("WPP-zaak"); Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1690 van de Commissie van 9 november 2018 tot instelling van een definitief compenserend recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1579 van de Commissie tot instelling van een definitief antidumpingrecht en tot definitieve inning van het voorlopige recht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/163 (PB L 283 van 12.11.2018, blz. 1) ("bandenzaak"); en Uitvoeringsverordening (EU) 2020/776 van de Commissie van 12 juni 2020 tot instelling van definitieve compenserende rechten op bepaalde geweven en/of gestikte stoffen van glasvezels van oorsprong uit de Volksrepubliek China en Egypte (PB L 189 van 15.6.2020, blz. 33) ("SGV-zaak").

3.5.2.3. Berekening van het subsidiebedrag

(487) De Commissie berekende de hoogte van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie op basis van het aan de ontvangers toegekende voordeel tijdens het onderzoektijdvak. Overeenkomstig artikel 6, punt b), van de basisverordening is het aan de ontvangers toegekende voordeel het verschil tussen de interest die de onderneming heeft betaald voor de preferentiële lening van de overheid en de interest die de onderneming zou betalen voor een vergelijkbare commerciële lening die zij op de markt had kunnen verkrijgen.

(488) Zoals uiteengezet in de afdelingen 3.5.1 en 3.5.2, zijn de door Chinese financiële instellingen verstrekte leningen het gevolg van aanzienlijke overheidsinterventie, en weerspiegelen zij niet de rentevoeten die normaal gesproken op een functionerende markt van toepassing zouden zijn.

(489) De algemene financiële situatie van de in de steekproef opgenomen groepen ondernemingen was verschillend. Elk van hen ontving in het onderzoektijdvak verschillende soorten leningen; deze verschilden onder meer wat looptijd, zekerheden, garanties en andere voorwaarden betreft. Om deze twee redenen had elke onderneming een gemiddelde rentevoet op basis van de leningen die zij ontving.

(490) De Commissie beoordeelde de financiële situatie van elke in de steekproef opgenomen groep producenten-exporteurs afzonderlijk om met die specifieke kenmerken rekening te houden. In dit verband volgde de Commissie de berekeningsmethode voor preferentiële financiering via leningen die in het kader van het antisubsidieonderzoek betreffende aluminium converter foil van oorsprong uit de VRC, alsook het antisubsidieonderzoek betreffende warmgewalste platte staalproducten van oorsprong uit de VRC, en de antisubsidieonderzoeken betreffende banden van oorsprong uit de VRC, bepaalde geweven en/of gestikte stoffen van glasvezels van oorsprong uit de VRC en optischevezelkabels van oorsprong uit de Volksrepubliek China ([176]) was vastgesteld, en die in de overwegingen hierna wordt toegelicht. Bijgevolg berekende de Commissie het voordeel dat de praktijken van preferentiële financiering via leningen voor elke in de steekproef opgenomen groep producenten-exporteurs opleverden op individuele basis, en wees zij dat voordeel toe aan het onderzochte product.

1) BYD Group

(491) De Commissie constateerde dat een Chinees kredietratingbureau in 2020 een rating AAA+ had toegekend aan de BYD Group. Gelet op de in de afdeling 3.5.1.10 beschreven algemene vertekening van de Chinese kredietratings concludeerde de Commissie dat die rating niet betrouwbaar is.

(492) Zoals in de overwegingen 452 tot en met 459 is vermeld, hebben de leningverstrekkende Chinese financiële instellingen geen kredietwaardigheidsbeoordeling overgelegd. Om het voordeel te bepalen, moest de Commissie derhalve onderzoeken of de rentetarieven voor de leningen aan de BYD Group op marktniveau lagen.

(493) De BYD Group verklaarde dat ij zich in een over het algemeen winstgevende financiële situatie bevond, met, volgens zijn eigen financiële rekeningen, een winstmarge van ongeveer 6 %. Deze groep gebruikte kortlopende en langlopende schulden om zijn activiteiten te financieren. De Commissie heeft de liquiditeitspositie op korte termijn en de solvabiliteitspositie op lange termijn van de onderneming beoordeeld.

(494) Wat de kortetermijnliquiditeit betreft, heeft de Commissie de huidige ratio gebruikt. Deze ratio meet het vermogen van de onderneming tot betaling van haar kortlopende verplichtingen, met inbegrip van de kortlopende schulden.

(495) De ratio van de onderneming stond in 2021 op 0,89, daalde in 2022 tot 0,75 en daalde vervolgens in het onderzoektijdvak tot 0,68. Ondanks de rating AAA die in 2020 aan de onderneming werd toegekend, waren de vlottende activa van de onderneming dus niet voldoende om de kortlopende verplichtingen te betalen. Dit rechtvaardigt geen hoge kredietwaardigheid, waarvoor een onderneming een ratio van ten minste 2 moet kunnen laten zien.

(496) Gezien deze indicator voor liquiditeit op de korte termijn, concludeerde de Commissie dat de onderneming in kwestie liquiditeitsproblemen op korte termijn had, hetgeen tot gevolg heeft dat zij een debiteurenprofiel met een hoog risico heeft.

([176]) PB L 458 van 22.12.2021, blz. 344, overweging 237 ("ACF-zaak"); PB L 146 van 9.6.2017, blz. 17, overwegingen 152 tot en met 244 ("WPP-zaak"); PB L 283 van 12.11.2018, blz. 1, overweging 236 ("bandenzaak"); PB L 189 van 15.6.2020, blz. 33, overweging 300 ("SGV-zaak"); en PB L 12 van 19.1.2022, blz. 75, overweging 294 ("OFC-zaak").

(497) De Commissie heeft de beoordeling van het solvabiliteitsrisico op lange termijn gebaseerd op de schuldquote. Deze ratio meet het vermogen van de onderneming tot betaling van haar langlopende verplichtingen. Zij wordt door kredietverstrekkers en obligatiebeleggers gebruikt om de kredietwaardigheid van de onderneming te beoordelen.

(498) De schuldquote meet de hoeveelheid verplichtingen, in het bijzonder de langlopende schuld. De onderneming had een hoge vermogensverhouding van 0,78, wat erop wijst dat de onderneming haar activiteit financiert met schulden. Ook is de vermogensverhouding voortdurend toegenomen van 0,67 in 2021 tot 0,78 in het onderzoektijdvak, wat erop wijst dat de onderneming haar activiteiten steeds meer hoofdzakelijk met schulden financiert. Naarmate de vermogensverhouding hoger wordt, wordt het financiële risico van de onderneming groter, wat betekent dat de onderneming het moeilijker kan krijgen om haar bestaande schulden af te lossen.

(499) Gelet op de in de overwegingen 495 tot en met 498 beschreven liquiditeits- en solvabiliteitsproblemen oordeelde de Commissie derhalve dat de onderneming niet in een gezonde financiële situatie verkeert en een hoog risicoprofiel heeft voor potentiële kredietverstrekkers en beleggers.

(500) Bovendien heeft de Commissie de vermogensverhouding van de individuele ondernemingen met de hoogste financiële voordelen geanalyseerd en vastgesteld dat hun vermogensverhouding in 2022 varieerde van 0,71 tot 0,97.

(501) Op grond van het bovenstaande en gezien de in afdeling 3.5.1.10 vermelde algemene vertekeningen van de Chinese kredietratings, concludeerde de Commissie dat de aan de BYD Group toegekende rating AAA niet betrouwbaar is.

(502) Volgens de Commissie komt de algemene financiële situatie van de groep overeen met een rating B, een rating die niet meer als "beleggingskwaliteit" wordt aangemerkt.

(503) Op basis van openbaar beschikbare gegevens op Bloomberg heeft de Commissie als benchmark de verwachte premie voor obligaties uitgegeven door ondernemingen met een rating B gebruikt, die werd toegepast op de benchmarkrentevoet voor leningen van de PBOC, of na 20 augustus 2019 op de primaire rentevoet voor leningen zoals bekendgemaakt door de NIFC ([177]) om de marktkoers te bepalen.

(504) Deze opslag werd bepaald door berekening van de relatieve spread tussen de indexcijfers van obligaties van ondernemingen uit de VS met een rating AA of een rating B op basis van gegevens van Bloomberg voor industriële segmenten. De aldus berekende relatieve spread werd vervolgens opgeteld bij de benchmarkrentevoet van de PBOC of, na 20 augustus 2019, bij de door het NIFC bekendgemaakte primaire rentevoet voor leningen, op de datum waarop de lening was verstrekt ([178]) en voor de looptijd van de betreffende lening. Dit gebeurde voor elke aan de groep van ondernemingen verstrekte lening afzonderlijk.

(505) Voor in vreemde valuta uitgedrukte leningen bestaat dezelfde situatie wat marktverstoringen en het ontbreken van valide kredietratings betreft, omdat deze leningen worden verstrekt door dezelfde Chinese financiële instellingen. Net als in het vorige geval werd een passende benchmark daarom bepaald aan de hand van bedrijfsobligaties met een rating B met een relevante denominatie die tijdens het onderzoektijdvak zijn uitgegeven.

2) Geely Group

(506) Zoals in de overwegingen 452 tot en met 459 is vermeld, hebben de leningverstrekkende Chinese financiële instellingen geen kredietwaardigheidsbeoordeling overgelegd. Om het voordeel te bepalen, moest de Commissie derhalve onderzoeken of de rentetarieven voor de leningen aan de Geely Group op marktniveau lagen.

(507) De Geely Group rapporteerde dat zij zich in een winstgevende financiële situatie bevond, met, volgens haar eigen financiële rekeningen, een winstmarge van 3 %. De rentabiliteit is echter gedaald ten opzichte van 2021. Het rendement op eigen vermogen, het vermogen van de groep om eigen vermogen om te zetten in nettowinst, daalde van 8 % in 2021 tot 5 % aan het einde van het onderzoektijdvak.

(508) De Geely Group gebruikte kortlopende en langlopende schulden om haar activiteiten te financieren. De Commissie heeft de liquiditeitspositie op korte termijn en de solvabiliteitspositie op lange termijn van de groep beoordeeld.

([177]) Zie overweging (453).

([178]) In geval van leningen met een vaste rente. Voor leningen met variabele rente werd de benchmarkrentevoet van de PBOC tijdens het onderzoektijdvak genomen.

(509) Wat de liquiditeitspositie op korte termijn betreft, gaf de groep aan dat de gemiddelde bedrijfskapitaalratio tijdens het onderzoektijdvak 1,03 was. Hoewel de bedrijfskapitaalratio net boven de 1 ligt, zijn de vlottende activa van de onderneming net voldoende voor betaling van de kortlopende verplichtingen, wat niet voldoende is om een hoge kredietwaardigheid te rechtvaardigen, waarvoor een onderneming een ratio van ten minste 2 moet kunnen laten zien. De liquiditeitspositie van de onderneming bedroeg aan het eind van het onderzoektijdvak 0,79, 0,76 in 2022 en 0,79 in 2021, terwijl een liquiditeitspositie van ten minste 1 als referentie wordt beschouwd. Een onderneming met een liquiditeitspositie van minder dan 1 is mogelijk zelfs niet in staat om haar huidige schulden op de korte termijn te betalen. De kasstroomratio van de onderneming bedroeg gemiddeld 0,4 gedurende het onderzoektijdvak; de onderneming beschikte dus niet over voldoende liquide middelen om haar kortlopende schulden te betalen. Gezien de indicatoren voor liquiditeit op de korte termijn, concludeerde de Commissie dat de onderneming in kwestie liquiditeitsproblemen op korte termijn had, hetgeen tot gevolg heeft dat zij een debiteurenprofiel met een risico heeft.

(510) Wat de langlopende schulden betreft, had de Geely Group een hoge verhouding tussen schulden en activa, te weten 0,69, wat betekent dat 69 % van de activa van de onderneming worden gefinancierd met schulden. De verhouding tussen schulden en eigen middelen bedroeg 2,1 in 2021, 2,11 in 2022, en 2,22 aan het eind van het onderzoektijdvak, wat erop wijst dat de onderneming haar activiteiten hoofdzakelijk via schulden financiert. Hoe hoger de schuld/activaratio's en de schuld/eigenvermogenratio's zijn, hoe hoger het financiële risico van de onderneming is. Bovendien sloot een van de ondernemingen van de groep (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) tijdens het onderzoektijdvak een overeenkomst met staatsbanken over schuldconversie, om zijn schuldenstructuur te verbeteren. Uit hoofde van die overeenkomst kon de onderneming een deel van haar schulden aan staatsbanken omzetten in aandelen en daarmee haar verplichtingen op de balans verkleinen.

(511) Bovendien heeft de Commissie vastgesteld dat de Geely Group leningen heeft afgesloten met het specifieke doel om leningen te vervangen. Zoals uiteengezet in afdeling 3.5.2.1, wordt het bestaan van doorlopende kredieten beschouwd als een indicatie van extra risico's in verband met liquiditeitsproblemen.

(512) Evenzo heeft de Commissie vastgesteld dat de Geely Group obligaties heeft uitgegeven met het oog op schuldherstructurering. In dit geval, zoals toegelicht in afdeling 4, oordeelde de Commissie dat dit een teken is dat de groep zich in een slechtere financiële situatie bevond dan wat op het eerste gezicht door de jaarrekeningen werd gesuggereerd, en dat er sprake was van een extra risico in verband met zijn financiering op de korte en lange termijn.

(513) De Commissie constateerde dat een Chinees kredietratingbureau een rating AAA had toegekend aan de Geely Group. Gelet op de in de afdeling 3.5.1.10 beschreven algemene vertekening van de Chinese kredietratings concludeerde de Commissie dat die rating niet betrouwbaar is.

(514) Volgens de Commissie komt de algemene financiële situatie van de groep overeen met een rating B. Volgens de kredietratingdefinities van Standard & Poor's is een debiteur met de rating B kwetsbaarder dan een debiteur met de rating BB, maar nog wel in staat aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. Desondanks kan het zijn dat de debiteur als gevolg van ongunstige zakelijke, financiële of economische omstandigheden minder goed in staat of minder bereid is om zijn financiële verplichtingen na te komen. Deze benchmark wordt daarom passend geacht om het extra risico weer te geven dat voortvloeit uit het gebruik van doorlopende kredieten en obligaties die zijn uitgegeven voor schuldherstructureringsdoeleinden.

(515) De toeslag die wordt verwacht voor obligaties die door ondernemingen met een rating van B worden uitgegeven, werd vervolgens toegepast op de benchmarkrentevoet van de PBOC, of na 20 augustus 2019 op de door het NIFC aangekondigde primaire rentevoet voor leningen, teneinde de marktrente te bepalen.

(516) Deze opslag werd bepaald door berekening van de relatieve spread tussen de indexcijfers van obligaties van ondernemingen uit de VS met een rating AA of een rating B op basis van gegevens van Bloomberg voor industriële segmenten. De aldus berekende relatieve spread werd vervolgens opgeteld bij de gepubliceerde benchmarkrentevoet van de PBOC of, na 20 augustus 2019, op de door het NIFC aangekondigde primaire rentevoet voor leningen, op de datum waarop de lening was verstrekt en voor de looptijd van de betreffende lening. Dit gebeurde voor elke aan de onderneming verstrekte lening en financiële leasing afzonderlijk.

(517) Voor in vreemde valuta uitgedrukte leningen in de VRC bestaat dezelfde situatie wat marktverstoringen en het ontbreken van valide kredietratings betreft, omdat deze leningen worden verstrekt door dezelfde Chinese financiële instellingen. Net als in het vorige geval werd een passende benchmark daarom bepaald aan de hand van bedrijfsobligaties met een rating B met een relevante denominatie die tijdens het onderzoektijdvak zijn uitgegeven.

3) SAIC Group

(518) Zoals in de overwegingen 452 tot en met 459 is vermeld, hebben de leningverstrekkende Chinese financiële instellingen geen kredietwaardigheidsbeoordeling overgelegd. Om het voordeel te bepalen, moest de Commissie derhalve onderzoeken of de rentetarieven voor de leningen aan de Geely Group op marktniveau lagen.

(519) SAIC Motor Corporation Limited rapporteerde dat hij zich in een winstgevende financiële situatie bevond, met, volgens zijn eigen financiële rekeningen, een winstmarge van 4 %. De rentabiliteit is echter gedaald ten opzichte van 2021. Het rendement op eigen vermogen, het vermogen van de groep om eigen vermogen om te zetten in nettowinst, daalde van 13 % in 2021 tot 8 % aan het einde van 2022.

(520) SAIC Motor Corporation Limited gebruikte kortlopende en langlopende schulden om zijn activiteiten te financieren. De Commissie heeft de liquiditeitspositie op korte termijn en de solvabiliteitspositie op lange termijn van de groep beoordeeld.

(521) Wat de liquiditeitspositie op korte termijn betreft, gaf de groep aan dat de gemiddelde bedrijfskapitaalratio 1,07 was in 2022. Hoewel de bedrijfskapitaalratio net boven de 1 ligt, zijn de vlottende activa van de groep net voldoende voor betaling van de kortlopende verplichtingen, wat niet voldoende is om een hoge kredietwaardigheid te rechtvaardigen, waarvoor een onderneming een ratio van ten minste 2 moet kunnen laten zien. De liquiditeitspositie van de onderneming bedroeg 0,87 in 2022 en 0,97 in 2021, terwijl een liquiditeitspositie van ten minste 1 als referentie wordt beschouwd. Een onderneming met een liquiditeitspositie van minder dan 1 is mogelijk zelfs niet in staat om haar huidige schulden op de korte termijn te betalen. De liquiditeitsratio van de groep was in 2022 gemiddeld 0,4; bijgevolg had de groep onvoldoende liquide middelen om haar kortlopende schulden af te lossen. Gezien de indicatoren voor liquiditeit op de korte termijn, concludeerde de Commissie dat de groep in kwestie liquiditeitsproblemen op korte termijn had, hetgeen tot gevolg heeft dat hij een debiteurenprofiel met een risico heeft.

(522) Wat de langlopende schulden betreft, had SAIC Motor Corporation Limited een hoge verhouding tussen schulden en activa, te weten 0,66, wat betekent dat 66 % van de activa van de groep worden gefinancierd met schulden. De verhouding tussen schulden en eigen middelen bedroeg 1,79 in 2021 en 1,94 in 2022, wat erop wijst dat de onderneming haar activiteiten hoofdzakelijk via schulden financiert. Hoe hoger de schuld/activaratio's en de schuld/eigenvermogenratio's zijn, hoe hoger het financiële risico van de onderneming is. Bovendien hebben twee van de producenten-exporteurs van de groep (SAIC Maxus Automotive Company Limited en Nanjing Automobile (Group) Corporation) in de periode tussen 2009 en 2015 vier overeenkomsten met staatsbanken over schuldconversie gesloten, om hun schuldenstructuur te verbeteren. Uit hoofde van die overeenkomst konden de ondernemingen een deel van hun schulden aan staatsbanken omzetten in aandelen en daarmee hun verplichtingen op de balans verkleinen. Bovendien profiteerde SAIC Motor Corporation Limited in 2017 van een kapitaalinjectie waarbij onder meer financiële instellingen in staatseigendom betrokken waren, wat opnieuw een positieve impact had op de schuldenstructuur van de groep. Hoewel deze gebeurtenissen vóór het onderzoektijdvak plaatsvonden, hadden zij een blijvend structureel effect op de balans.

(523) Bovendien heeft de Commissie vastgesteld dat de groep leningen heeft afgesloten met het specifieke doel leningen te vervangen. Zoals uiteengezet in afdeling 3.4.2.1, wordt het bestaan van doorlopende kredieten beschouwd als een indicatie van extra risico's in verband met liquiditeitsproblemen.

(524) De Commissie constateerde dat een Chinees kredietratingbureau een rating AAA had toegekend aan de SAIC Motor Corporation Limited. Gelet op de in de afdeling 3.4.1.9 beschreven algemene vertekening van de Chinese kredietratings en de financiële situatie van de groep zoals hierboven beschreven, concludeerde de Commissie dat die rating niet betrouwbaar is.

(525) Volgens de Commissie komt de algemene financiële situatie van de groep overeen met een rating B. Volgens de kredietratingdefinities van Standard & Poor's is een debiteur met de rating B kwetsbaarder dan een debiteur met de rating BB, maar nog wel in staat aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. Desondanks kan het zijn dat de debiteur als gevolg van ongunstige zakelijke, financiële of economische omstandigheden minder goed in staat of minder bereid is om zijn financiële verplichtingen na te komen. Deze benchmark wordt daarom passend geacht om het extra risico weer te geven dat voortvloeit uit het gebruik van doorlopende kredieten en obligaties die zijn uitgegeven voor schuldherstructureringsdoeleinden.

(526) Deze opslag werd bepaald door berekening van de relatieve spread tussen de indexcijfers van obligaties van ondernemingen uit de VS met een rating AA of een rating B op basis van gegevens van Bloomberg voor industriële segmenten. De aldus berekende relatieve spread werd vervolgens opgeteld bij de gepubliceerde benchmarkrentevoet van de PBOC of, na 20 augustus 2019, op de door het NIFC aangekondigde primaire rentevoet voor leningen, op de datum waarop de lening was verstrekt en voor de looptijd van de betreffende lening. Dit gebeurde voor elke aan de onderneming verstrekte lening en financiële leasing afzonderlijk.

(527) Voor in vreemde valuta uitgedrukte leningen in de VRC bestaat dezelfde situatie wat marktverstoringen en het ontbreken van valide kredietratings betreft, omdat deze leningen worden verstrekt door dezelfde Chinese financiële instellingen. Net als in het vorige geval werd een passende benchmark daarom bepaald aan de hand van bedrijfsobligaties met een rating B met een relevante denominatie die tijdens het onderzoektijdvak zijn uitgegeven.

3.5.2.4. Conclusie inzake preferentiële financiering: leningen

(528) De Commissie heeft vastgesteld dat alle in de steekproef opgenomen groepen van producenten-exporteurs in het onderzoektijdvak preferentiële leningen via leningen hebben gekregen. Gezien het bestaan van een financiële bijdrage, een voordeel voor de producenten-exporteurs en de specificiteit, beschouwde de Commissie preferentiële financiering via leningen als een tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie.

(529) De subsidiebedragen die waren vastgesteld in verband met de preferentiële financiering via leningen tijdens het onderzoektijdvak voor de in de steekproef opgenomen groepen ondernemingen, bedroegen:

Preferentiële financiering: leningen

Naam van de onderneming	Subsidiepercentage
BYD Group	0,16 %
Geely Group	0,81 %
SAIC Group	1,38 %

3.5.3. *Preferentiële financiering: andere vormen van financiering*

3.5.3.1. Kredietlijnen

a) Algemeen

(530) Het doel van een kredietlijn is een maximumkrediet vast te stellen dat de onderneming op ieder moment kan gebruiken om haar lopende activiteiten te financieren, zodat bedrijfskapitaal flexibel kan worden gefinancierd en er direct over kan worden beschikt. De kredietlijnovereenkomsten die aan de in de steekproef opgenomen groepen zijn verleend, hebben betrekking op de verschillende vormen van financiering die beschikbaar zijn voor de ondernemingen die dergelijke overeenkomsten ondertekenen, en die betrekking hebben op alle soorten kortetermijnfinanciering, zoals kortetermijnleningen, bankaccepten, kredietbrieven enz. Bovendien komen kredietlijnen volgens de financiële literatuur in de meeste gevallen ook in markteconomieën voor. Ze worden bijvoorbeeld gebruikt voor meer dan 80 % van de bankkredieten die aan Amerikaanse ondernemingen wordt verstrekt ([179]). Bovendien zouden banken in Canada, waar bankaccepten een rechtstreekse en onvoorwaardelijke verplichting van de accepterende bank zijn (zoals het geval is in de VRC), normaal gesproken alleen bankaccepten accepteren van zakelijke kredietnemers die een vaste kredietlijn bij die bank hebben ([180]). Bijgevolg was de Commissie van mening dat in beginsel alle kortetermijnfinancieringen van de in de steekproef opgenomen ondernemingen, zoals kortlopende leningen, bankaccepten enz., door een kredietlijninstrument zouden moeten zijn gedekt.

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

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

b) Bevindingen van het onderzoek

(531) De Commissie stelde vast dat Chinese financiële instellingen aan elke in de steekproef opgenomen groep kredietlijnen in verband met de verstrekking van financiering hadden aangeboden. Die bestonden uit kaderovereenkomsten waarbij de bank de in de steekproef opgenomen ondernemingen toestond tot een bepaald plafond gebruik te maken van diverse schuldinstrumenten, zoals werkkapitaalleningen, bankaccepten en andere vormen van handelsfinanciering.

(532) Zoals vermeld in overweging 530, moet alle kortetermijnfinanciering worden gedekt door een kredietlijn. De Commissie vergeleek daarom het bedrag aan kredietlijnen van de medewerkende ondernemingen tijdens het onderzoektijdvak met het bedrag aan door die ondernemingen in dezelfde periode gebruikte kortetermijnfinanciering, om vast te stellen of alle kortetermijnfinanciering door een kredietlijn werd bestreken. Waar het bedrag aan kortetermijnfinanciering hoger was dan het plafond van de kredietlijn, verhoogde de Commissie het bedrag van de bestaande kredietlijn met het bedrag dat de producenten-exporteurs feitelijk hadden gebruikt boven dat plafond.

(533) Onder normale marktomstandigheden zou voor kredietlijnen een zogenoemde "afsluit- of bereidstellingsprovisie" in rekening worden gebracht om de kosten en de risico's voor de bank bij het openen van een kredietlijn te dekken, alsook een "verlengingsprovisie" die jaarlijks in rekening wordt gebracht voor de verlenging van de geldigheid van de kredietlijnen ([181]). Deze provisies dekken administratieve kosten, zoals de kosten voor het verwerken van de aanvraag en het uitvoeren van veiligheidscontroles, maar ook de kosten die voortvloeien uit de prudentiële vereisten die aan banken worden opgelegd, aangezien het kapitaal dat in het kader van een kredietlijn wordt toegezegd de kapitaalratio's van de bank verlaagt, die nodig zijn om waarborgen te bieden tegen systeemrisico's. De Commissie stelde echter vast dat alle in de steekproef opgenomen groepen ondernemingen profiteerden van gratis verstrekte kredietlijnen. Derhalve werd aan de onderzochte groepen ondernemingen een voordeel toegekend in de zin van artikel 6, punt d), van de basisverordening.

c) Specificiteit

(534) Financiële instellingen moeten, zoals vermeld in overweging 210, krachtens besluit nr. 40 kredietondersteuning bieden aan "aangemoedigde" bedrijfstakken.

(535) De Commissie was van oordeel dat, aangezien kredietlijnen onlosmakelijk verbonden zijn met alle soorten kortetermijnfinanciering die aan de in de steekproef opgenomen ondernemingen werden verstrekt, deze moeten worden beschouwd als een vorm van preferentiële financiële steun van financiële instellingen aan aangemoedigde bedrijfstakken zoals de sector batterijvoertuigen. Zoals vermeld in afdeling 3.1, behoort de sector batterijvoertuigen tot de aangemoedigde bedrijfstakken en komt zij derhalve in aanmerking voor alle mogelijke financiële steun.

d) Berekening van het subsidiebedrag

(536) Overeenkomstig artikel 6, punt d), ii), van de basisverordening oordeelde de Commissie dat het aan de ontvangers toegekende voordeel het verschil was tussen het bedrag dat zij hadden betaald als vergoeding voor het openen of verlengen van de kredietlijnen door Chinese financiële instellingen en het bedrag dat zij zouden betalen voor een vergelijkbare commerciële kredietlijn die zij tegen een niet-verstoorde marktkoers hebben verkregen.

(537) Geen van de in de steekproef opgenomen ondernemingen betaalde een vergoeding voor haar kredietlijn. Ook heeft de Commissie bij eerdere onderzoeken niet kunnen vaststellen dat er in het land zelf kosten in rekening worden gebracht voor kredietlijnen. Integendeel, het enige geval waarin een in de steekproef opgenomen producent-exporteur een vergoeding voor een kredietlijn betaalde, had betrekking op een onderneming die kredietlijnen had verkregen van twee banken waarvan het hoofdkantoor zich in een ander financieel rechtsgebied dan de VRC bevond, en die dus onderworpen waren aan provisies, zoals op de mondiale financiële markten gebruikelijk is ([182]). Openbaar beschikbare informatie lijkt erop te wijzen dat er in sommige gevallen kosten voor kredietlijnen worden berekend voor ondernemingen in de VRC ([183]), maar de hoogte daarvan kon niet worden achterhaald. Derhalve had de Commissie geen andere keus dan buiten China op zoek te gaan naar een passende benchmarkvergoeding. De tarieven voor de afsluitprovisie en de verlengingsprovisie werden daarom vastgesteld op respectievelijk 1,75 % en 1,25 %, onder verwijzing naar publiekelijk beschikbare gegevens ([184]).

([181]) Zie bijvoorbeeld: 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]) Zie de bandenzaak, overweging 297.

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

([184]) https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/, laatst geraadpleegd op 29 april 2024.

(538) In beginsel moeten de afsluitprovisie en de verlengingsprovisie forfaitair worden betaald, respectievelijk bij de opening van een nieuwe kredietlijn of de verlenging van een bestaande kredietlijn. Voor de berekening heeft de Commissie echter rekening gehouden met kredietlijnen die vóór het onderzoektijdvak waren geopend of verlengd, maar die tijdens het onderzoektijdvak beschikbaar waren voor de in de steekproef opgenomen groepen en ook met de kredietlijnen die tijdens het onderzoektijdvak waren geopend.

3.5.3.2. Bankaccepten

a) Algemeen

(539) Bankaccepten zijn een financieel product dat gericht is op het ontwikkelen van een actievere binnenlandse geldmarkt door de verbreding van kredietfaciliteiten. Een bankaccept is een vorm van kortlopende financiering die kan zorgen voor "lagere financieringskosten en een grotere kapitaalefficiëntie" voor de trekker ([185]). Daarnaast, zoals vermeld op de website van de PBOC, "kan het bankaccept dienen om te garanderen dat de overeenkomst tussen de koper en de verkoper tot stand komt en wordt uitgevoerd, evenals om via het krediet van de Bank of China te zorgen voor een betere verhouding tussen omzet en bedrijfskapitaal" ([186]). Verder bevordert DBS Bank op haar website het gebruik van bankaccepten als middel om "het werkkapitaal te verbeteren doordat betalingen worden uitgesteld" ([187]). De algemene voorwaarden voor de uitgifte en het gebruik van bankaccepten zijn vastgelegd in de wet op de verhandelbare instrumenten van de VRC ([188]).

(540) De Commissie heeft in eerdere onderzoeken reeds vastgesteld dat bankaccepten in grote mate als betaalmiddel bij handelstransacties worden gebruikt in plaats van postwissels, met een gunstige uitwerking op de kasstroom en het werkkapitaal van de trekker ([189]).

(541) Bankaccepten kunnen inderdaad alleen worden gebruikt om echte handelstransacties af te handelen en in dat verband moet de trekker voldoende bewijs verstrekken, bv. in de vorm van een koop/verkoopovereenkomst, factuur en leveringsbon enz. Bankaccepten kunnen in koopovereenkomsten worden opgenomen als standaardbetaalmiddel, samen met andere middelen zoals een bankoverschrijving of postwissel.

(542) Het bankaccept wordt getrokken door de aanvrager (de trekker, die tevens de koper is in de onderliggende handelstransactie) en geaccepteerd door een bank. Door de wissel te accepteren, verplicht de bank zich tot onvoorwaardelijke betaling van het in de wissel vermelde geldbedrag aan de begunstigde/toonder op de opgegeven datum (vervaldag).

(543) In het algemeen bevat de bankacceptovereenkomst een lijst van de door het bedrag van de wissel gedekte transacties, samen met een vermelding van de betalingstermijn van de leverancier en de datum waarop het bankaccept vervalt.

(544) De Commissie stelde ook vast dat bankaccepten in de VRC in het algemeen worden afgegeven in het kader van een bankacceptovereenkomst waarin de gegevens van de bank, de leveranciers en de koper, de verplichtingen van de bank en de koper worden vermeld, evenals de waarde per leverancier, de met de leverancier afgesproken betalingstermijn en de vervaldag van het bankaccept.

(545) Voorts stelde de Commissie vast dat in kredietlijnovereenkomsten bankaccepten in het algemeen worden genoemd als mogelijkheid om gebruik te maken van de financieringslimiet, naast andere instrumenten voor kortetermijnfinanciering, zoals bedrijfskapitaalleningen.

(546) Afhankelijk van de door de betrokken bank gestelde voorwaarden kan van de trekker worden verlangd een klein bedrag te storten op een daarvoor bestemde rekening, een pandrecht te vestigen en acceptprovisie te betalen. De trekker is hoe dan ook verplicht het volledige bedrag van het bankaccept uiterlijk op de vervaldatum van het bankaccept over te maken op de daarvoor bestemde rekening.

([185]) Zie de website van de People's Bank of China: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.
([186]) Ibid.
([187]) Zie de website van 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]) Zie de SGV-zaak, overwegingen 359 tot en met 370, de ACF-zaak, overwegingen 334 tot en met 356, en de OFC-zaak, overwegingen 358 tot en met 370.

(547) Na acceptatie door de bank wordt het bankaccept door de trekker geëndosseerd en overgedragen aan de begunstigde, die tevens de leverancier is in de onderliggende handelstransactie, als betaling van de factuur. Bijgevolg wordt de betalingsverplichting van de koper (trekker) aan de leverancier (begunstigde) geannuleerd. Er ontstaat een nieuwe betalingsverplichting van de koper jegens de accepterende bank voor hetzelfde bedrag (dat de trekker verplicht is uiterlijk op de vervaldag van het bankaccept contant aan de bank te betalen). Dit is trouwens tijdens het controlebezoek bij een eerder onderzoek ([190]) door de Chinese overheid bevestigd: zodra de onderneming de leverancier met het bankaccept betaalt, heeft zij geen verplichting meer jegens de leverancier, maar wel jegens de bank, omdat degene die om afgifte van het bankaccept heeft verzocht, de bank op de vervaldatum voor het geheel moet betalen. Het afgeven van een bankaccept heeft derhalve het effect dat de verplichting van de trekker jegens de leverancier dus vervangen door een verplichting jegens de bank.

(548) De looptijd van bankaccepten hangt af van de door de bank gestelde voorwaarden en is maximaal één jaar.

(549) De begunstigde (of toonder) van het bankaccept heeft drie mogelijkheden in de periode tot de vervaldatum:

— wachten tot de vervaldatum om het volledige bedrag van de op de wissel vermelde nominale waarde contant betaald te krijgen door de accepterende bank;

— het bankaccept endosseren, d.w.z. gebruiken als middel voor betaling van zijn verplichtingen aan andere partijen, of

— het bankaccept verdisconteren bij de accepterende bank of een andere bank en tegen betaling van een disconto beschikken over de contante opbrengst.

(550) De dag van afgifte van het bankaccept valt doorgaans samen met de vervaldag van de betalingstermijn die met de leverancier is overeengekomen, maar kan ook eerder of later vallen. Uit het onderzoek bleek dat, ten aanzien van de in de steekproef opgenomen ondernemingen, de afgiftedatum in het algemeen op of tegen, en in sommige gevallen zelfs na de vervaldag van de overeengekomen betalingstermijn viel. De Commissie stelde vast dat de vervaldatum van de bankaccepten van de in de steekproef opgenomen ondernemingen in de meeste gevallen tussen een maand en een jaar na de vervaldag van de betalingstermijn van de factuur lag.

(551) Wat de boekhoudkundige behandeling van bankaccepten betreft, worden bankaccepten als verplichtingen jegens de bank opgenomen in de rekeningen van de trekkers, d.w.z. de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs. Het kredietinformatiecentrum van het Credit Reference Center of the People's Bank of China ("CRCP") erkent bankaccepten als "uitstaand krediet" dat door de banken is verleend, op hetzelfde niveau als leningen, kredietbrieven of handelsfinanciering. Er zij ook op gewezen dat het CRCP informatie ontvangt van de financiële instellingen, die verschillende soorten leningen verstrekken, en dat die financiële instellingen aldus bankaccepten als verplichtingen jegens hen hebben erkend. Bovendien is in de in het onderzoek verzamelde bankacceptovereenkomsten bepaald dat in het geval de koper op de vervaldatum van de bankaccepten niet het volledige bedrag heeft betaald, de bank het onbetaalde bedrag behandelt als een achterstallige lening bij de bank.

(552) Wat de kasstroom betreft, biedt het instrument de trekker daarom de facto een uitstel van de vervaldatum voor betaling, omdat de feitelijke contante betaling van het transactiebedrag plaatsvindt op de vervaldag van het bankaccept en niet op het moment waarop de trekker zijn leverancier moest betalen. Zonder een dergelijk financieel instrument zou de trekker gebruikmaken van zijn eigen werkkapitaal, waaraan kosten zijn verbonden, of bij een bank een kortlopende bedrijfskapitaallening sluiten om zijn leveranciers te betalen, waaraan eveneens kosten zijn verbonden. Door met een bankaccept te betalen, maakt de trekker in feite gedurende een maand tot een jaar gebruik van de geleverde goederen of diensten zonder een contante betaling te doen en zonder kosten te maken.

(553) Ter illustratie van het gebruik van bankaccepten ter vervanging van kortetermijnleningen stelde de Commissie vast dat sommige in de steekproef opgenomen ondernemingen nauwelijks leningen hadden. De bankaccepten die deze ondernemingen tijdens het onderzoektijdvak hebben uitgegeven, vertegenwoordigden echter een aanzienlijk deel van hun schulden. Twee van de ondernemingen uit de SAIC Group hadden bijvoorbeeld nauwelijks leningen, maar de uitstaande bankaccepten aan het einde van het onderzoektijdvak vertegenwoordigden ongeveer 20 % van hun kortlopende schulden.

([190]) Zie de SGV-zaak, overweging 381.

(554) Onder normale marktomstandigheden ([191]) gaan bankaccepten bij gebruik als financieringsinstrument gepaard met kosten voor de trekker. Uit het onderzoek kwam naar voren dat alle in de steekproef opgenomen ondernemingen in het onderzoektijdvak bankaccepten hadden gebruikt en alleen provisie betaalden voor de door de bank verleende acceptatiedienst, die gewoonlijk 0,05 % van de nominale waarde van de wissel bedroeg ([192]). Geen van de in de steekproef opgenomen ondernemingen betaalde echter kosten voor het met bankaccepten gefinancierde uitstel van de contante betaling voor de levering van goederen of diensten. Daarom oordeelde de Commissie dat de ondernemingen voordeel hadden bij de financiering in de vorm van bankaccepten waarvoor zij geen kosten maakten.

(555) Op grond van het voorgaande concludeerde de Commissie dat via het stelsel van bankaccepten in de VRC alle in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs hun lopende activiteiten gratis konden financieren, hetgeen neerkwam op een tot compenserende maatregelen aanleiding gevend voordeel zoals beschreven in de overwegingen 562 tot en met 566, overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt a), i), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening.

(556) Dit is in lijn met eerdere onderzoeken, waar de Commissie vaststelde ([193]) dat bankaccepten in feite hetzelfde doel en effect hebben als bedrijfskapitaalleningen op korte termijn, aangezien zij door ondernemingen worden gebruikt om hun lopende activiteiten te financieren in plaats van gebruik te maken van kortlopende werkkapitaalleningen, en dat daaraan derhalve dezelfde kosten verbonden moeten zijn als die welke zijn verbonden aan een kortetermijnfinanciering van het bedrijfskapitaal.

(557) In de loop van het onderzoek legde de BYD Group uit dat hij bij verschillende banken voor bepaalde bankaccepten over een compensatiesysteem voor bankaccepten beschikte. De Commissie was van oordeel dat de afgifte van een compensatieovereenkomst niets verandert aan het feit dat er een bankaccept is afgegeven, en in het licht van het bewijs in de overwegingen 539 tot en met 556 heeft de Commissie bij haar berekening van het voordeel voor de BYD Group de gecompenseerde bankaccepten in aanmerking genomen.

b) Specificiteit

(558) Op het gebied van specificiteit moeten financiële instellingen, zoals vermeld in overweging 534, krachtens besluit nr. 40, kredietondersteuning bieden aan aangemoedigde bedrijfstakken.

(559) De Commissie oordeelde dat ook bankaccepten een vorm van preferentiële financiële steun van financiële instellingen aan aangemoedigde bedrijfstakken zoals de sector batterijvoertuigen zijn. Zoals nader is beschreven in afdeling 3.1, komt de sector batterijvoertuigen als aangemoedigde bedrijfstak immers in aanmerking voor alle mogelijke financiële steun. Bovendien zijn bankaccepten, net als kredietlijnen, intrinsiek verbonden met andere soorten preferentiële kredietverstrekking, zoals leningen, en omdat zij onderdeel zijn van de kredietondersteuning die specifiek aan aangemoedigde bedrijfstakken wordt verstrekt, zijn de analyse inzake het functioneren als overheidsinstantie en de specificiteitsanalyse zoals die in de afdelingen 3.4.1.1 tot en met 3.4.1.5 en in afdeling 3.4.2.2 voor leningen zijn uiteengezet, ook van toepassing.

(560) Bovendien heeft de CBIRC in 2020 een kennisgeving uitgegeven waarin wordt gesteld dat ter versterking van de kredietondersteuning aan downstreamondernemingen in cruciale bedrijfstakken, banken en financiële instellingen kredietondersteuning kunnen verlenen aan downstreamondernemingen om goederen te verkrijgen en goederen te betalen door middel van bankaccepten, binnenlandse kredietbrieven, voorschotten enz ([194]). Bankaccepten maken als financieringsvorm dus deel uit van het stelsel voor preferentiële financiële steun door financiële instellingen aan aangemoedigde bedrijfstakken, zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

(561) Er werd geen bewijs verstrekt dat andere ondernemingen in de VRC (buiten de aangemoedigde bedrijfstakken) onder dezelfde preferentiële voorwaarden kunnen profiteren van bankaccepten.

([191]) Zie bijvoorbeeld het geval van Canada: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.

([192]) In overeenstemming met het tarief dat is vastgesteld in de administratieve maatregelen voor betaling en afwikkeling 393/1997, uitgegeven door de PBOC.

([193]) Zie de SGV-zaak, overweging 385, de ACF-zaak, overweging 353, en de OFC-zaak, overweging 373.

([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn).

c) Berekening van het subsidiebedrag

(562) Voor de berekening van de hoogte van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie beoordeelde de Commissie het aan de ontvangers toegekende voordeel tijdens het onderzoektijdvak.

(563) Zoals vermeld in de overweging 531, stelde de Commissie vast dat bankaccepten door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs werden gebruikt voor hun behoeften aan kortetermijnfinanciering zonder dat zij daarvoor een vergoeding betaalden.

(564) De Commissie concludeerde daarom dat trekkers van bankaccepten een vergoeding zouden moeten betalen voor de financieringsperiode. De Commissie ging ervan uit dat de financieringsperiode van start ging op de datum van uitgifte van het bankaccept en verstreek op de vervaldatum van het bankaccept. Wat betreft de bankaccepten die vóór het onderzoektijdvak zijn uitgegeven en de bankaccepten met een vervaldatum na het einde van het onderzoektijdvak, heeft de Commissie het voordeel alleen berekend voor de financieringsperiode die binnen het onderzoektijdvak valt.

(565) Overeenkomstig artikel 6, punt b), van de basisverordening, overwegende dat bankaccepten een vorm van kortlopende financiering zijn en dat zij in feite hetzelfde doel hebben als kortlopende werkkapitaalleningen, oordeelde de Commissie dat het aldus aan de ontvangers toegekende voordeel gelijk is aan het verschil tussen het bedrag dat de onderneming werkelijk had betaald als vergoeding voor de financiering middels bankaccepten en het bedrag dat had moeten worden betaald volgens een rentetarief voor kortlopende financiering.

(566) De Commissie bepaalde het voordeel dat voortvloeide uit de niet-betaling van kosten voor kortetermijnfinanciering. De Commissie oordeelde, zoals reeds werd vastgesteld in eerdere onderzoeken ([195]), dat aan bankaccepten dezelfde kosten verbonden moeten zijn als die verbonden zijn aan kortlopende leningen. Om die reden volgde de Commissie dezelfde methode als die toegepast op kortlopende leningen in RMB, zoals beschreven in afdeling 3.5.2.3.

3.5.3.3. Verdisconteerde wissels

a) Algemeen

(567) Uit het onderzoek bleek dat Chinese financiële instellingen hun vorderingen op de BYD Group verdisconteerden in ruil voor contant geld.

(568) Door middel van die transactie betaalden financiële intermediairs vorderingen al vóór de vervaldag. De ondernemingen ontvingen vroegtijdig geldmiddelen door de rechten van toekomstige vorderingen over te dragen aan financiële instellingen na aftrek van een vergoeding en de toepasselijke discontovoet. De toepasselijke discontovoet moet specifiek compensatie bieden voor het risico op wanbetaling, dat sterk wordt beïnvloed door de kredietrating van de laatste entiteit die moet voldoen aan de betalingsverplichting.

(569) Zoals bij eerdere onderzoeken ([196]) is vastgesteld, zou de toepasselijke discontovoet onder normale marktomstandigheden de kosten en risico's van de bank moeten compenseren. Zoals uiteengezet in de afdelingen 3.5.1 en 3.5.2, zijn de door Chinese financiële instellingen verstrekte leningen het gevolg van aanzienlijke overheidsinterventie, die met name van invloed zijn op de kredietwaardigheid van de producenten-exporteurs, en weerspiegelen zij niet de rentevoeten die normaal gesproken op een functionerende markt van toepassing zouden zijn.

(570) Het aldus aan de ontvangers toegekende voordeel zou gelijk zijn aan het verschil tussen de door Chinese financiële instellingen toegepaste discontovoet en de discontovoet die geldt voor een vergelijkbare transactie op de markt, bv. een lening.

b) Specificiteit

(571) Op het gebied van specificiteit moeten financiële instellingen, zoals vermeld in overweging 210, krachtens besluit nr. 40, kredietondersteuning bieden aan aangemoedigde bedrijfstakken.

([195]) Zie de SGV-zaak, overweging 399, en de ACF-zaak, overweging 356.
([196]) Zie de SGV-zaak, overwegingen 413 tot en met 419.

(572) Zoals vastgesteld bij eerdere onderzoeken ([197]), hield de Commissie er rekening mee dat ook verdisconteerde wissels een vorm van preferentiële financiële steun van financiële instellingen aan aangemoedigde bedrijfstakken zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen zijn. Zoals nader is beschreven in afdeling 3.1, komt de sector batterijvoertuigen als aangemoedigde bedrijfstak immers in aanmerking voor alle mogelijke financiële steun. Verdisconteerde wissels maken als vorm van financiering deel uit van het preferentiële stelsel voor financiële steun van financiële instellingen aan aangemoedigde bedrijfstakken, zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

(573) Er werd geen bewijs verstrekt dat andere ondernemingen in de VRC (buiten de aangemoedigde bedrijfstakken) op dezelfde preferentiële voorwaarden kunnen profiteren van verdisconteerde wissels.

c) Berekening van het subsidiebedrag

(574) Zoals vermeld in de overweging 567, stelde de Commissie vast dat verdisconteerde wissels door één in de steekproef opgenomen producent-exporteur werden gebruikt voor zijn behoefte aan kortetermijnfinanciering.

(575) Overeenkomstig artikel 6, punt b), van de basisverordening, overwegende dat verdisconteerde wissels een vorm van kortlopende financiering zijn en dat zij in feite hetzelfde doel hebben als kortlopende werkkapitaalleningen, oordeelde de Commissie dat het aldus aan de ontvangers toegekende voordeel gelijk is aan het verschil tussen de discontovoet die werkelijk was betaald en het bedrag dat had moeten worden betaald volgens een rentevoet voor kortlopende financiering.

(576) De Commissie bepaalde het voordeel dat voortvloeide uit de niet-betaling van kosten voor kortetermijnfinanciering. De Commissie oordeelde dat aan verdisconteerde wissels dezelfde kosten verbonden moeten zijn als die verbonden zijn aan kortlopende leningen. Om die reden volgde de Commissie dezelfde methode als die toegepast op kortlopende leningen in RMB, zoals beschreven in afdeling 3.5.2.3.

3.5.3.4. Steun voor kapitaalinvesteringen

3.5.3.4.1. *Omzetting van vorderingen in aandelen*

a) Algemeen

(577) De Commissie heeft vastgesteld dat een van de ondernemingen uit de Geely Group, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd ("NHBGAP"), tijdens het onderzoektijdvak een schuldconversie heeft uitgevoerd voor CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd., een dochteronderneming van de Industrial and Commercial Bank of China. CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd. is een investeringsfonds dat eigendom is van de staatsbank en wordt beschouwd als een overheidsinstantie en/of een fonds waaraan taken zijn toevertrouwd of waarmee het is belast overeenkomstig afdeling 3.5.1.1.

(578) Het dossier bevat geen informatie over de voorwaarden waaronder een dergelijke schuldconversie tijdens het onderzoektijdvak plaatsvond.

(579) De Commissie oordeelde dat een bank onder normale marktomstandigheden schulden niet zonder verdere vergoeding zou omzetten in eigen vermogen. De Commissie was van mening dat eigen vermogen een veel speculatiever financieel instrument is dan schulden, omdat er geen zekerheid bestaat dat de bank haar oorspronkelijke kapitaalinvestering terug zal verdienen. Bovendien garandeert eigen vermogen niet noodzakelijkerwijs een rendement op de investering, in tegenstelling tot de rente die aan een lening verbonden is. Het verhoogde risico dat CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd. op zich heeft genomen door deze schuldconversie wordt ondersteund door bewijs van de zwakke financiële situatie van de Geely Group, zoals beschreven in de overwegingen 507 tot en met 514. Ook heeft NHBGAP in de periode van 2021 tot en met het onderzoektijdvak zijn bedrijfsactiviteiten aanzienlijk uitgebreid, met bijna een vertienvoudiging. Het is dan ook waarschijnlijk dat de onderneming extra liquiditeit nodig had om deze groei te ondersteunen, een behoefte waarin werd voorzien door middelen vrij te maken die voorheen vast zaten in langdurige schuldregelingen, wat een voordeel opleverde voor NHBGAP.

([197]) Zie de SGV-zaak, overwegingen 413 tot en met 419.

(580) In het licht van deze overwegingen concludeerde de Commissie dat met de schuldconversie in het onderzoektijdvak een voordeel was verleend aan NHBGAP, en dat dit voordeel was verleend door een overheidsinstantie of door andere entiteiten waaraan door de staat functies zijn toevertrouwd of die de staat heeft belast met functies gericht op de verwezenlijking van doelstellingen van het industriebeleid.

b) Specificiteit

(581) Volgens de Commissie is de preferentiële financiering door middel van de schuldconversie specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien de investeerders entiteiten zijn die werken overeenkomstig de richtsnoeren van het staatsbeleid waarin de bedrijfstak voor batterijvoertuigen als aangemoedigde bedrijfstak is aangemerkt. Hoe dan ook wijst de beschikbare informatie op de verstrekking van deze vorm van ad-hocsubsidie aan Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd., zodat de subsidie ondernemingsspecifiek is.

c) Berekening van het voordeel

(582) Het dossier bevatte geen bewijsmateriaal op basis waarvan de Commissie kon beoordelen of de aanzienlijke risico's die de banken aangaan op de een of andere manier zijn gecompenseerd of in de gedane investeringen zijn verwerkt. Alle in overweging 579 uiteengezette elementen wijzen echter op een specifieke economische situatie van NHBGAP en op de industriële doelstellingen die met deze transactie worden nagestreefd, wat de conclusie ondersteunt dat er geen marktlogica bestond die de aanzienlijke feitelijke risico's weerspiegelde die daarmee gepaard gingen, zoals de waarschijnlijke noodzaak voor liquiditeit voor de financiering van de groei van de onderneming en de zwakke financiële situatie van de Geely Group in het algemeen, zoals toegelicht in afdeling 3.5.2.3.

(583) Bijgevolg beschouwde de Commissie de transactie als gelijkwaardig aan schuldkwijtschelding en behandelde zij deze als financiering door middel van een renteloze lening. Daarom besloot de Commissie de berekeningsmethode voor leningen te volgen, zoals beschreven in afdeling 3.4.2. Dat houdt in dat de relatieve spread tussen obligaties van bedrijven in de VS met een rating AA en de toepasselijke obligaties van ondernemingen in de VS met een rating B met dezelfde looptijd wordt toegepast op de door de PBOC gepubliceerde benchmarkrentevoeten teneinde een marktgebaseerde rente voor leningen te bepalen, die vervolgens met de door de onderneming daadwerkelijk betaalde rente wordt vergeleken om het verschafte voordeel te becijferen.

3.5.3.4.2. *Kapitaalinjecties*

a) Geely Group

1) *Algemeen*

(584) De Commissie heeft vastgesteld dat twee van de ondernemingen uit de Geely Group, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. ("ZGA") en NHBGAP, tijdens het onderzoektijdvak hebben geprofiteerd van middelen verstrekt door entiteiten in staatseigendom, namelijk Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership en BOC Financial Assets Investments Co., Ltd., via speciale vormen van kapitaalinjecties.

(585) De overdracht van die middelen vond plaats in de vorm van kapitaalverhogingen waarbij de investeerders echter niet automatisch volledige aandeelhoudersrechten kregen. De investeerders droegen wel de middelen over maar kregen daarvoor in ruil geen volledige aandeelhoudersrechten en geen enkele rentebetaling.

(586) Zoals bij eerdere onderzoeken ([198]) is vastgesteld, zou een onderneming als vergoeding voor het gebruik van geldmiddelen een deel van de eigendom van de onderneming kort na ontvangst van de middelen overdragen of die middelen boeken als schuld. In dit geval ligt deze vorm van financiering echter feitelijk dichter bij een klassieke renteloze aandeelhouderslening voor een lange periode dan bij een eigenvermogensinstrument.

(587) In het licht van bovenstaande overwegingen concludeerde de Commissie dat deze twee verbonden ondernemingen tijdens het onderzoektijdvak toegang hadden gehad tot aanzienlijke bedragen aan financiering waarvoor zij geen kosten hoefden te dragen, via ondernemingen die als financieringsmechanisme fungeerden. Aangezien deze speciale vorm van kapitaalinjecties niet samenging met de toekenning van aandeelhoudersrechten aan de investeerders, was het effect ervan volgens de Commissie vergelijkbaar met dat van een rentevrije lening.

([198]) Zie de SGV-zaak, overwegingen 430 tot en met 432.

(588) Op basis van openbaar beschikbare informatie, zoals jaarverslagen, informatie die beschikbaar is in bedrijvenregisters of op de websites van investeerders of in publiekelijk beschikbare databanken, kwam de Commissie tot de conclusie dat de investeerders die geld hadden verstrekt aan de Geely Group gedeeltelijk eigendom waren van de staat.

(589) Wat het Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership betreft, constateerde de Commissie dat ruim 63 % van de aandelen uiteindelijk in handen was van de lokale overheid en staatsbedrijven. Concreet is 99,9 % van de aandelen in handen van Dexiang Automobile Industry, dat op zijn beurt voor 53,72 % in handen is van Xi'an Xiangji Automobile Partnership, dat weer verbonden is met de Kingfar Group (Xi'an Jingfar Economic Development Group), een staatsbedrijf dat in handen is van het managementcomité van de economische en technologische ontwikkelingszone van Xi'an, waar de lokale overheid de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid en het toezicht op de onderneming heeft, inclusief het benoemen van bestuurders, het nemen van besluiten over het strategische ontwikkelings- en investeringsplan, en het toezicht op belangrijke financieringsbeslissingen. Xi'an Kingfar ontvangt voortdurende overheidssteun in de vorm van kapitaal-/activa-injecties en financiële subsidies om zijn bedrijfsactiviteiten te ondersteunen ([199]). Dexiang Automobile Industry is ook voor 10,6 % eigendom van Yuanxiang Automobile Company Ltd., dat ook eigendom is van het eerder genoemde staatsbedrijf (Xi'an Jingfar Economic Development Group).

(590) Evenzo heeft de Commissie vastgesteld dat Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, een durfkapitaalfonds van de regering van de centrale provincie Hubei ([200]), een staatsbedrijf is. Volgens de website van het fonds is het Yangtze River Industrial Fund sinds tenminste 2017 een van de belangrijkste Chinese publieke oriëntatiefondsen. Het fonds richt zich op de nationale strategie en de bouw van moderne industriële clusters in de provincie Hubei, en ontwikkelt zich rond strategische opkomende bedrijfstakken zoals (onder andere) nieuwe energiebronnen en intelligente communicerende voertuigen, wat een duidelijk bewijs is van een verband tussen het beheer van het fonds en de uitvoering van grote industriële projecten van de Chinese overheid in de provincie Hubei. Als industriële projecten worden het Lotus Global Smart Factory Project en het Geely Intelligent Network Headquarters Project vermeld op de website van het fonds ([201]).

(591) Via deze fondsen heeft de Chinese overheid rechtstreeks middelen overgemaakt naar de Geely Group. De Commissie kwam tot de bevinding, zoals toegelicht in overweging 582, dat hun activiteiten niet overeenkwamen met normale marktpraktijken en de feitelijke marktrisico's van de onderzochte transacties niet weerspiegelden. In plaats daarvan gedroegen deze investeerders zich, in overeenstemming met het overheidsbeleid om specifieke bedrijfstakken aan te moedigen, zoals vastgesteld in afdeling 3.1, niet zoals een normale marktdeelnemer zich zou gedragen bij het financieel ondersteunen van de Geely Group.

(592) Voorts heeft de Commissie het bestaan van formele aanwijzingen voor zeggenschap van de overheid over die investeerders vastgesteld. In het bijzonder oordeelde de Commissie, bij gebrek aan specifiek bewijs van het tegendeel, dat bestuurders en leidinggevenden in de staatsbedrijven die eigenaar zijn van de entiteiten in kwestie, op grond van de conclusies in de afdelingen 3.5.1.5 tot en met 3.5.1.8 worden geacht te worden benoemd door en verantwoording af te leggen aan de staat.

(593) Bovendien was de Commissie van mening dat deze kapitaalinjectie dient als een andere vorm van preferentiële financiële steun voor aangemoedigde bedrijfstakken. Zoals vermeld in afdeling 3.1 valt de sector batterijvoertuigen binnen de categorie van aangemoedigde en strategische bedrijfstakken, waardoor deze in aanmerking komt voor alle beschikbare vormen van financiële steun. Bovendien biedt het memorandum over de toereikendheid van bewijs ([202]) uitgebreide informatie over oriëntatiefondsen, die zijn opgezet om te investeren in de snelgroeiende sectoren in de VRC, waaronder de sector batterijvoertuigen. Via deze oriëntatiefondsen verstrekt de Chinese overheid, via staatsfondsen of door de staat gesteunde beleggingsfondsen, direct of indirect middelen aan de Chinese sector batterijvoertuigen.

([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]) Zie het memorandum over de toereikendheid van bewijs, afdeling 3.3.3: deelnemingen gefinancierd door de staat of anderszins gestimuleerd door de overheid.

(594) Ook BOC Financial Assets Investments Co., Ltd. bleek een volledige dochteronderneming te zijn van de Bank of China. Met betrekking tot de financiële instellingen die bij de kapitaalinjectie betrokken waren, stelde de Commissie in afdeling 3.4.1.7 al vast dat alle Chinese financiële instellingen die staatseigendom zijn en leningen hebben verstrekt aan de drie in de steekproef opgenomen groepen van medewerkende producenten-exporteurs, overheidsinstanties zijn in de zin van artikel 2, punt b), gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, punt a), i), van de basisverordening. Als alternatief zouden Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership en BOC Financial assets Investments Co., Ltd. als een financieringsmechanisme van de Chinese overheid in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), kunnen worden beschouwd.

(595) Zelfs indien de entiteiten en financiële instellingen onder zeggenschap van de staat niet als overheidsinstanties zouden worden beschouwd, stelde de Commissie om dezelfde redenen als uiteengezet in overweging 269 verder vast dat moet worden aangenomen dat de Chinese overheid aan hen functies die zij normaal zelf zou vervullen, heeft toevertrouwd of hen daarmee heeft belast in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening. Hun gedragingen zouden dus hoe dan ook aan de Chinese overheid worden toegerekend.

2) *Specificiteit*

(596) Volgens de Commissie is de preferentiële financiering door middel van kapitaalinjecties specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien de investeerders entiteiten zijn die werken overeenkomstig de richtsnoeren van het staatsbeleid in het kader waarvan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen als aangemoedigde bedrijfstak is aangemerkt. Hoe dan ook wijst de beschikbare informatie op de verstrekking van deze vorm van ad-hocsubsidie aan de Geely Group, zodat de subsidie ondernemingsspecifiek is.

3) *Berekening van het voordeel*

(597) De Commissie was van mening dat de Geely Group heeft geprofiteerd van substantiële financiering via eigen vermogen, wat een vergelijkbaar effect had als financiering door middel van een renteloze lening. Daarom besloot de Commissie de berekeningsmethode voor leningen te volgen, zoals beschreven in afdeling 3.5.2. Dat houdt in dat de relatieve spread tussen obligaties van bedrijven in de VS met een rating AA en de toepasselijke obligaties van ondernemingen in de VS met een rating B met dezelfde looptijd wordt toegepast op de door de PBOC gepubliceerde benchmarkrentevoeten teneinde een marktgebaseerde rente voor leningen te bepalen, die vervolgens met de door de onderneming daadwerkelijk betaalde rente wordt vergeleken om het verschafte voordeel te becijferen.

b) SAIC Group

(598) Naast de directe leningen en andere vormen van preferentiële financiering profiteerde SAIC Motor Group Corp. ook van middelen verstrekt door het moederbedrijf en financiële instellingen in staatseigendom, via een kapitaalinjectie ter ondersteuning van projecten op het gebied van batterijvoertuigen, IT-projecten gerelateerd aan autofinancieringsmaatschappijen, projecten gerelateerd aan intelligente bedrijfsmodellen voor grootschalig maatwerk en toekomstgerichte technologie en het internet van de voertuigen.

1) *Bevindingen van het onderzoek*

(599) De Commissie heeft op basis van openbaar beschikbare informatie vastgesteld dat SAIC Motor Corporation Limited in 2017 heeft geprofiteerd van een kapitaalinjectie van 15 miljard RMB, verstrekt door de moedermaatschappij, de werknemers en zes financiële instellingen ([203]). Hoewel SAIC Motor Corporation Limited een beursgenoteerde onderneming is, werden de middelen voor deze aandeleninjectie bijeengebracht via een niet-openbare uitgifte die was goedgekeurd door de CSRC, waaraan alleen het moederbedrijf, de werknemers en geselecteerde financiële instellingen konden deelnemen.

(600) Zoals vermeld in overweging 318 hebben verschillende ondernemingen van de SAIC Group de vragenlijst niet beantwoord. Shanghai Automotive Industry Group, het moederbedrijf van SAIC Motor Corporation Limited, is een van de ondernemingen van de groep die niet heeft meegewerkt. Bovendien verstrekte de Chinese overheid, zoals vermeld in de afdeling hierboven, niet de noodzakelijke informatie over financiële instellingen. Daardoor moest de Commissie voor deze transactie terugvallen op de beschikbare gegevens.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml.

(601) Met betrekking tot de financiële instellingen die bij de kapitaalinjectie betrokken waren, stelde de Commissie in afdeling 3.5.1.8 al vast dat alle Chinese financiële instellingen die staatseigendom zijn en leningen hebben verstrekt aan de drie in de steekproef opgenomen groepen van medewerkende producenten-exporteurs, overheidsinstanties zijn in de zin van artikel 2, punt b), gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, punt a), i), van de basisverordening.

(602) Daarnaast stelde de Commissie op basis van dezelfde gegevens vast dat zelfs indien de financiële instellingen in handen van de overheid niet als overheidsinstanties zouden moeten worden beschouwd, zij zouden worden beschouwd als financiële instellingen waaraan de Chinese overheid functies die zij normaal zelf zou vervullen, heeft toevertrouwd of waarmee zij hen heeft belast in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening om dezelfde redenen als uiteengezet in afdeling 3.5.1.9.

(603) Naast het bewijsmateriaal dat in de voorgaande afdelingen is verstrekt, is het ook belangrijk op te merken dat de Chinese overheid volgens de leidende adviezen over het opbouwen van een groen financieel systeem tot doel heeft "de gekwalificeerde groene ondernemingen actief te ondersteunen bij het verkrijgen van financiering via beursintroducties en secundaire aanbiedingen, om gekwalificeerde groene ondernemingen actief te helpen bij hun inspanningen om naar de beurs te gaan, en om beursgenoteerde groene ondernemingen te helpen extra aandelen uit te geven via secundaire uitgiften volgens wettelijke procedures" ([204]). Dit laatste punt komt precies overeen met de huidige situatie.

(604) Wat de Shanghai Automotive Industry Group betreft, kon de Commissie op basis van de door SAIC Motor Corporation Limited verstrekte informatie vaststellen dat deze onderneming volledig eigendom is van SASAC. De Commissie kon echter geen openbaar beschikbare financiële overzichten of andere betekenisvolle openbare informatie over deze onderneming vinden. De Commissie kon ook geen investeringen van de moedermaatschappij in andere ondernemingen van de SAIC Group vinden. Hoewel Shanghai Automotive Industry Group en SAIC Motor Corporation Limited verschillende bedrijfsregistratienummers hebben, leverden alle zoekopdrachten in het publieke domein naar het moederbedrijf bovendien systematisch resultaten op voor haar enige dochteronderneming, SAIC Motor Corporation Limited. Tot slot merkte de Commissie op dat verschillende leden van de raad van bestuur van SAIC Motor Corporation Limited ook soortgelijke functies vervulden in de raad van bestuur van Shanghai Automotive Industry Group. Bij gebrek aan verdere informatie kan daarom redelijkerwijs worden aangenomen dat de Shanghai Automotive Industry Group een niet-operationele lege vennootschap is. Aangezien er geen bewijs kon worden gevonden van operationele activiteiten op het niveau van deze onderneming waarvoor aanzienlijke financiering nodig zou zijn, en aangezien de enige bekende investering van de onderneming SAIC Motor Corporation Limited is, is de enige mogelijke geldstroom afkomstig van de volledige eigenaar, SASAC, richting de beursgenoteerde entiteit, SAIC Motor Corporation Limited. De transactie moet dus worden beschouwd als gelijkwaardig aan een directe geldinjectie door de Chinese overheid in SAIC Motor Corporation Limited.

2) *Voordeel*

(605) De Commissie heeft vervolgens geanalyseerd of de financiële bijdrage van de Chinese overheid via SASAC en via verschillende financiële instellingen de SAIC Group een voordeel opleverde. Omdat de SAIC Group en de Chinese overheid niet meewerkten, moest de Commissie haar bevindingen baseren op de beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening.

(606) Het bovenstaande bewijsmateriaal heeft aangetoond dat het mandaat en de doelstelling van SASAC en van de financiële instellingen het uitvoeren van overheidsbeleid en -plannen is, onder meer door het verstrekken van financiële steun en financiering aan de aangemoedigde sectoren, waaronder batterijvoertuigen.

(607) Op basis van het bewijsmateriaal in het dossier en in overeenstemming met artikel 28 van de basisverordening concludeerde de Commissie dat door de door SASAC en verschillende financiële instellingen verstrekte financiële bijdrage een voordeel werd toegekend aan de SAIC Group in de zin van artikel 3, lid 2, van de basisverordening, in de zin dat hij dergelijke financiering niet uit andere bronnen hoefde te verkrijgen en daarvoor geen overeenkomstige marktrente hoefde te betalen.

3) *Specificiteit*

(608) Op het gebied van specificiteit, zoals vermeld in overweging 210, krachtens besluit nr. 40, moeten financiële instellingen kredietondersteuning bieden aan aangemoedigde bedrijfstakken.

([204]) Leidende adviezen over het opbouwen van een groen financieel systeem, uitgegeven door CSRC, nr. 228 [2016].

(609) De Commissie oordeelde dat ook deze bedragen in de vorm van een kapitaalinjectie een andere vorm van preferentiële financiële steun aan aangemoedigde bedrijfstakken zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen zijn. Zoals nader is beschreven in afdeling 3.1, komt de bedrijfstak voor batterijvoertuigen als aangemoedigde en strategische bedrijfstak immers in aanmerking voor alle mogelijke financiële steun. Kapitaalinjecties maken als vorm van financiering deel uit van het preferentiële stelsel voor financiële steun aan aangemoedigde bedrijfstakken, zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen ([205]).

4) *Berekening van het subsidiebedrag*

(610) Omdat er geen melding werd gemaakt van deze kapitaalinjectie door de SAIC Group, moest de Commissie op grond van artikel 28 van de basisverordening gebruik maken van de beschikbare gegevens om het subsidiebedrag te bepalen dat werd toegekend door de financiële bijdrage van SASAC en diverse financiële instellingen in de vorm van een kapitaalinjectie. Bij gebrek aan medewerking kon de Commissie deze kapitaalverhoging niet koppelen aan specifieke activa en kon zij de kapitaalinjectie niet afschrijven over een periode die gelijk is aan de afschrijving van de activa in kwestie. Bijgevolg beschouwde de Commissie een dergelijke kapitaalinjectie als gelijkwaardig aan een lening. Zonder deze kapitaalverhoging zou de onderneming immers een gelijkwaardig bedrag aan financiering op de financiële markt hebben moeten zeker stellen. Het voordeel werd dus berekend met behulp van dezelfde methode als beschreven in afdeling 3.5.2.3.

3.5.4. *Obligaties*

(611) Alle in de steekproef opgenomen groepen profiteerden van preferentiële financiering in de vorm van obligaties.

3.5.4.1. Rechtsgrondslag/regelgevingskader

— Wet van de Volksrepubliek China inzake effecten (versie van 2014) (“effectenwet”) ([206]);

— Administratieve maatregelen inzake de uitgifte en verhandeling van bedrijfsobligaties, verordening van de China Securities Regulatory Commission nr. 113 van 15 januari 2015;

— Voorschrift betreffende het beheer van bedrijfsobligaties, uitgevaardigd door de Staatsraad op 18 januari 2011;

— Administratieve maatregelen inzake schuldfinancieringsinstrumenten van niet-financiële ondernemingen op de interbancaire obligatiemarkt, uitgevaardigd door de People’s Bank of China, verordening van de People’s Bank of China [2008] nr. 12 van 9 april 2008;

— Leidende adviezen over het opbouwen van een groen financieel systeem, uitgegeven door CSRC, nr. 228 [2016];

— Kennisgeving over de uitgifte van de catalogus van met groene obligaties goedgekeurde projecten (editie 2021), uitgegeven door de PBOC, NDRC en CSRC, nr. 96 [2021], van kracht vanaf 1 juli 2021;

— Groen financieel evaluatieprogramma voor bancaire financiële instellingen, uitgegeven door de PBOC, van kracht vanaf 1 juli 2021;

— Monetair beleidsinstrument ter ondersteuning van projecten voor de vermindering van de CO_2-emissies, uitgegeven door de PBOC, 8 november 2021;

— Richtsnoeren inzake de openbaarmaking van milieugegevens voor financiële instellingen, uitgegeven door de PBOC, 22 juli 2021;

— Financieringsinstrument voor milieuaandelen, uitgegeven door de PBOC, 22 juli 2021;

— Verduidelijking van de mechanismen met betrekking tot koolstofneutraliteitsobligaties, uitgegeven door de NAFMII, 18 maart 2022;

— Bedrijfsrichtsnoeren voor groene instrumenten voor schuldenfinanciering voor niet-financiële ondernemingen, uitgegeven door de NAFMII;

([205]) Zie het memorandum over de toereikendheid van bewijs, afdeling 3.3.3: deelnemingen gefinancierd door de staat of anderszins gestimuleerd door de overheid.

([206]) Laatst gewijzigd op 28 december 2019 bij presidentieel besluit nr. 37, van kracht vanaf 1 maart 2020.

— Richtsnoeren voor de uitgifte van groene obligaties, uitgegeven door de NDRC.

(612) Volgens het regelgevingskader kunnen obligaties in de VRC niet vrijelijk worden uitgegeven of verhandeld. Elke emissie moet worden goedgekeurd door verschillende overheidsinstanties, waaronder de PBOC, de NDRC of de CSRC, al naargelang het type obligatie en het type emittent. Krachtens de voorschriften betreffende het beheer van bedrijfsobligaties zijn er tevens jaarlijkse quota vastgesteld voor de uitgifte van bedrijfsobligaties.

(613) Daarenboven moet, krachtens artikel 16 van de effectenwet die tijdens het onderzoektijdvak van toepassing is, een openbare uitgifte van bedrijfsobligaties aan de volgende eisen voldoen: "het gebruik van de opbrengsten moet in overeenstemming zijn met het industriebeleid van de staat [...]" en "de opbrengsten van een openbare uitgifte van bedrijfsobligaties mogen alleen worden gebruikt voor (een) goedgekeurd(e) doel(en)". In artikel 12 van de voorschriften betreffende het beheer van bedrijfsobligaties wordt nog eens benadrukt dat de bestemming van de aangetrokken middelen in lijn moet zijn met het industriebeleid van de staat. De uitgifte van bedrijfsobligaties onder dergelijke voorwaarden is gericht op een aangemoedigde bedrijfstak zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen en strookt met de praktijk van financiële instellingen om die bedrijfstakken te steunen ([207]).

(614) Overeenkomstig artikel 16, lid 5, van de effectenwet "mag de couponrente van de bedrijfsobligaties niet hoger zijn dan de door de Staatsraad vastgestelde couponrente". Bovendien geeft artikel 18 van de voorschriften betreffende het beheer van bedrijfsobligaties nadere bijzonderheden door te bepalen: "de rentevoet die voor bedrijfsobligaties wordt aangeboden, is in geen geval hoger dan 40 % van de geldende rentevoet die door banken aan particulieren wordt aangeboden voor spaardeposito's met dezelfde vaste looptijd".

(615) Voorts is in artikel 18 van de administratieve maatregelen inzake de uitgifte en verhandeling van bedrijfsobligaties bepaald dat alleen bepaalde obligaties die voldoen aan strenge kwaliteitscriteria, zoals een kredietrating AAA, in aanmerking komen voor openbare uitgifte aan publieke investeerders of alleen naar goeddunken van de emittent in aanmerking kunnen komen voor openbare uitgifte aan gekwalificeerde beleggers. Bedrijfsobligaties die niet aan deze normen voldoen, kunnen alleen openbaar worden uitgegeven aan gekwalificeerde beleggers. De meeste bedrijfsobligaties worden daarom uitgegeven aan gekwalificeerde beleggers die door de CSRC zijn erkend en waarbij het gaat om Chinese institutionele beleggers.

(616) Naast de algemeen bekende obligaties werden ook zogenaamde "groene" schuldinstrumenten gevonden die specifiek voor dit onderzoek waren. Volgens de "kennisgeving over de uitgifte van de catalogus van met groene obligaties goedgekeurde projecten" verwijzen "groene obligaties naar verhandelbare effecten die ingezamelde middelen specifiek gebruiken om groene bedrijfstakken, groene projecten of groene economische activiteiten te ondersteunen die aan specifieke voorwaarden voldoen, en die worden uitgegeven in overeenstemming met wettelijke procedures [...], inclusief maar niet beperkt tot groene financiële obligaties, groene bedrijfsobligaties, groene ondernemingsobligaties, groene instrumenten voor schuldfinanciering en groene door activa gedekte effecten". Deze schuldinstrumenten kunnen dus alleen worden uitgegeven door ondernemingen die actief zijn in bepaalde industriële activiteiten die zijn opgenomen in een catalogus van groene industriële activiteiten. De productie en verkoop van voertuigen op nieuwe energiebronnen, evenals van hun belangrijkste componenten, is daarvan een voorbeeld.

(617) Met groene schuldinstrumenten kunnen ondernemingen tegen preferentiële tarieven geld aantrekken. In overeenstemming met het "groen financieel evaluatieprogramma voor bancaire financiële instellingen" van de PBOC moeten Chinese banken inschrijven op dergelijke groene schuldinstrumenten om een bepaalde drempel in hun financiële activabasis te bereiken die zal bijdragen aan een positieve beoordeling van hun prestaties door de toezichthoudende autoriteit van de banksector. Bovendien moeten financiële instellingen, volgens het "monetair beleidsinstrument ter ondersteuning van projecten voor de vermindering van de CO_2-emissies" van de PBOC, ondernemingen financiering verstrekken ter ondersteuning van de groene industriële activiteiten in de bovengenoemde catalogus tegen preferentiële rentetarieven die dicht bij het niveau liggen van de nationale primaire rentevoet voor leningen. In ruil daarvoor stelt de People's Bank of China tarieven voor preferentiële herfinanciering voor aan de banken voor de verstrekte groene middelen ([208]).

(618) Hoewel het wet- en regelgevingskader van deze alternatieve financieringsbron duidelijk was geïdentificeerd, weigerde de Chinese overheid hierover enige informatie te verstrekken. De bevindingen werden derhalve gebaseerd op de beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening.

([207]) Zie de OFC-zaak, overwegingen 400 en 401.

([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html.

(619) Producenten van batterijvoertuigen gebruikten twee soorten groene schuldinstrumenten, namelijk groene obligaties en groene door activa gedekte effecten. Deze laatste zijn in wezen groene obligaties die worden gedekt door activa als onderpand. Ze bestaan uit het herverpakken van autoleningen die aan particulieren en leasemaatschappijen zijn verstrekt als onderpand voor een door activa gedekt schuldinstrument dat op de obligatiemarkt is uitgegeven en waarop een bepaald rentetarief van toepassing is. Dit systeem stelt de producenten van batterijvoertuigen in staat om de vorderingen op autoleningen op middellange termijn te vervangen door onmiddellijk beschikbare liquiditeiten, en zo hun kredietactiviteiten op een zeer voordelige basis voor te financieren, aangezien de rentetarieven die op de door activa gedekte effecten worden betaald, ver onder de rentetarieven liggen die in rekening worden gebracht aan afnemers met een autolening.

(620) Als aangemoedigde bedrijfstak in het kader van de "catalogus met leidende beginselen voor herstructurering van de industrie" heeft de bedrijfstak voor batterijvoertuigen bovendien recht op kredietondersteuning door financiële instellingen op grond van besluit nr. 40. Het feit dat de obligaties die door de in de steekproef opgenomen ondernemingen zijn uitgegeven, een lage rentevoet hebben, oftewel een rente onder of dichtbij de primaire rentevoet voor leningen, is een sterke aanwijzing dat de financiële instellingen, die de belangrijkste investeerders in deze obligaties zijn, verplicht zijn deze ondernemingen "kredietondersteuning" te verlenen en bij het nemen van de investerings- of financieringsbeslissing rekening te houden met andere dan commerciële overwegingen, zoals doelstellingen van het overheidsbeleid. Een investeerder die onder marktvoorwaarden handelt, zou immers gevoeliger zijn voor het financiële rendement van de investeringen en zou hoogstwaarschijnlijk niet beleggen in bedrijfsobligaties met een zeer lage rentevoet. Dit is vooral het geval bij financiële instellingen, omdat het rendement op deze obligaties dicht bij of lager ligt dan het tarief waartegen zij zelf middelen kunnen verkrijgen van andere financiële instellingen. Bovendien blijkt uit de conclusies van de Commissie in afdeling 3.5.2.3 over de financiële situatie van de drie groepen producenten-exporteurs ten aanzien van hun liquiditeits- en solvabiliteitsprofiel, dat investeerders die onder marktvoorwaarden handelen, niet zouden investeren in financiële instrumenten zoals de obligaties van deze groepen die een laag financieel rendement bieden, terwijl de emittent een hoog liquiditeits- en solvabiliteitsrisico heeft. Daarom zouden volgens de Commissie alleen investeerders die andere motieven hebben dan een financieel rendement van hun investeringen, zoals het voldoen aan de wettelijke verplichting om financiering te verstrekken aan ondernemingen in aangemoedigde bedrijfstakken, een dergelijke investering doen.

3.5.4.2. Financiële instellingen die optreden als overheidsinstanties

(621) Volgens de China bond market insight 2022 van Bloomberg zijn de op de interbancaire obligatiemarkt genoteerde obligaties goed voor 88 % van het totale handelsvolume van obligaties ([209]). Volgens diezelfde studie zijn de meeste beleggers institutionele beleggers, waaronder financiële instellingen. Zo vertegenwoordigen handelsbanken 57 % van de beleggers en beleidsbanken 3 % ([210]). De beleggers die obligaties kopen, zijn derhalve vooral Chinese banken, waaronder staatsbanken.

(622) Op grond van het bovenstaande was de Commissie van mening dat er sprake is van een grote hoeveelheid ondersteunend bewijsmateriaal, waaruit blijkt dat een groot deel van de investeerders in de bedrijfsobligaties die zijn uitgegeven door de in de steekproef opgenomen ondernemingen, financiële instellingen zijn die wettelijk verplicht zijn om kredietondersteuning te verlenen aan producenten van batterijvoertuigen.

(623) Zoals beschreven in overweging 612, vereisen artikel 16 van de effectenwet en artikel 12 van de voorschriften betreffende het beheer van bedrijfsobligaties dat een openbare uitgifte van bedrijfsobligaties in overeenstemming is met het industriebeleid van de staat. Dit heeft tot gevolg dat obligaties alleen mogen worden uitgegeven voor doeleinden die in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de planning van de Chinese overheid met betrekking tot aangemoedigde bedrijfstakken, zoals uiteengezet in de overweging 619. De institutionele beleggers, die volgens overweging 620 grotendeels handelsbanken en beleidsbanken zijn, moeten zich houden aan de beleidsrichtsnoeren van besluit nr. 40, dat samen met de catalogus met leidende beginselen voor herstructurering van de industrie voorziet in een specifieke behandeling van bepaalde projecten binnen bepaalde aangemoedigde bedrijfstakken, zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. De voorkeursbehandeling voor alle in de steekproef opgenomen groepen resulteerde in het besluit om te beleggen in obligaties die worden uitgegeven met een rentevoet die niet beantwoordt aan de marktcriteria.

(624) Voorts, zoals reeds in afdeling 3.5.1.1 werd beschreven, worden de financiële instellingen gekenmerkt door een sterke overheidsaanwezigheid en kan de Chinese overheid betekenisvolle zeggenschap over die instellingen uitoefenen. Het algemene rechtskader waarbinnen deze financiële instellingen opereren, is ook van toepassing op obligaties. Bovendien bestaat er een aanvullend gedetailleerd regelgevingskader voor groene obligaties.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, blz. 15.
([210]) Zie voetnoot 208, blz. 33.

(625) In afdeling 3.5.1.1 heeft de Commissie geconcludeerd dat financiële instellingen in staatseigendom overheidsinstanties zijn in de zin van artikel 2, punt b), gelezen in samenhang met artikel 3, lid 1, punt a), i), van de basisverordening, en dat in elk geval wordt geacht dat hen door de Chinese overheid functies zijn toevertrouwd of dat zij met functies belast zijn die normaliter de overheid toebehoren in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening. In afdeling 3.5.1.9 concludeerde de Commissie dat de overheid eveneens functies toevertrouwt aan particuliere financiële instellingen en hen daarmee belast.

(626) De Commissie verzamelde ook concrete bewijzen van de uitoefening van betekenisvolle zeggenschap op basis van concrete uitgiften van obligaties. Met het oog hierop evalueerde zij daarom het algemene rechtskader dat is uiteengezet in de overwegingen 611 tot en met 619, samen met de concrete bevindingen van het onderzoek.

(627) De Commissie heeft vastgesteld dat de obligaties werden uitgegeven met een rentevoet die lager is dan het niveau dat gezien de financiële situatie en het kredietrisicoprofiel van de ondernemingen had mogen worden verwacht, met inbegrip van een rentevoet die lager is dan het risicovrije referentietarief dat door de NIFC wordt gepubliceerd, zoals vermeld in overweging 632.

(628) In de praktijk wordt de rente op de obligaties beïnvloed door de kredietrating van de onderneming, zoals in het geval van leningen. Zoals de Commissie in overweging 481 concludeerde, is de lokale markt voor kredietrating echter vertekend en zijn de kredietratings onbetrouwbaar.

(629) Op grond van de bovenstaande overwegingen concludeerde de Commissie dat de Chinese financiële instellingen de beleidsinstructies van besluit nr. 40 en in de betreffende richtsnoeren over groene obligaties hebben gevolgd door preferentiële financiering te verstrekken aan ondernemingen die tot een aangemoedigde bedrijfstak behoren en dus hebben gehandeld als overheidsinstanties in de zin van artikel 2, punt b), van de basisverordening, of als instanties aan wie de overheid functies heeft toevertrouwd of daarmee heeft belast in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening.

(630) Door de uitgifte van obligaties te organiseren met lagere rentevoeten dan de marktrente die met het daadwerkelijke risicoprofiel van de emittent zou zijn overeengekomen, zoals is vastgesteld in afdeling 3.5.2.3, en door ermee in te stemmen in dergelijke obligaties te investeren, verleenden de financiële instellingen een voordeel aan de in de steekproef opgenomen producenten.

3.5.4.3. Specificiteit

(631) De Commissie was van oordeel dat de preferentiële financiering door middel van obligaties specifiek is in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, omdat de obligaties niet kunnen worden uitgegeven zonder goedkeuring door overheidsinstanties en omdat in de effectenwet is bepaald dat de uitgifte van obligaties moet stroken met het industriebeleid van de staat. Zoals reeds vermeld in de overwegingen 439 en 619, wordt de bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de catalogus met leidende beginselen voor herstructurering van de industrie beschouwd als een aangemoedigde bedrijfstak.

(632) Bovendien kunnen ze, specifiek wat groene obligaties betreft, alleen worden uitgegeven door ondernemingen die bepaalde industriële activiteiten uitvoeren die zijn opgenomen in een catalogus van groene industriële activiteiten.

3.5.4.4. Berekening van het subsidiebedrag

(633) Aangezien obligaties in wezen een soort schuldinstrument zijn dat in beginsel vergelijkbaar is met leningen, en aangezien de berekeningsmethode voor leningen al op een mand met obligaties is gebaseerd, besloot de Commissie de in afdeling 3.5.2.3 beschreven berekeningsmethode voor leningen te volgen. Dat houdt in dat de relatieve spread tussen obligaties van ondernemingen in de VS met een rating AA en obligaties van ondernemingen in de VS met een rating B met dezelfde looptijd wordt toegepast op de primaire rentevoet voor leningen van de PBOC, teneinde een marktgebaseerde rentevoet voor obligaties te bepalen, die vervolgens met de door de onderneming daadwerkelijk betaalde rente wordt vergeleken om het verschafte voordeel te bepalen.

(634) Zoals opgemerkt in overweging 378, bleek ten minste één onderneming uit de Geely Group door activa gedekte effecten te hebben uitgegeven in het onderzoektijdvak, waarover de groep geen informatie had verstrekt. Voor deze onderneming was de berekening van het subsidiebedrag gebaseerd op de informatie die zich in het publieke domein bevond, namelijk informatie die op beurzen aan beleggers werd verstrekt en het voordeel dat werd gevonden bij de andere medewerkende in de steekproef opgenomen groep.

(635) Zoals vermeld in overweging 329 hebben verschillende ondernemingen van de SAIC Group de vragenlijst niet beantwoord. Dit was met name het geval bij enkele groepsondernemingen die zijn gespecialiseerd in financieringsactiviteiten. Voor deze ondernemingen werd de berekening van het subsidiebedrag gebaseerd op de informatie over bedragen, de begin- en einddatums en rentevoeten van de obligaties, gevonden in openbaar beschikbare jaarrekeningen of informatie die op beurzen aan beleggers werd verstrekt.

3.5.4.5. Conclusie inzake preferentiële financiering: andere vormen van financiering

(636) De Commissie stelde vast dat alle in de steekproef opgenomen groepen van producenten-exporteurs preferentiële financiering hebben ontvangen in de vorm van kredietlijnen, bankaccepten en obligaties. Gezien het bestaan van een financiële bijdrage, een voordeel voor de producenten-exporteurs en specificiteit, beschouwde de Commissie deze vormen van preferentiële financiering als tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie.

(637) Het subsidiepercentage dat is vastgesteld in verband met de hiervoor beschreven preferentiële financiering tijdens het onderzoektijdvak voor de in de steekproef opgenomen groepen ondernemingen, bedroeg:

Preferentiële financiering: andere vormen van financiering

Naam van de onderneming	Subsidiepercentage
BYD Group	3,60 %
Geely Group	3,30 %
SAIC Group	8,27 %

3.6. **Subsidieprogramma's**

(638) De Commissie stelde vast dat alle drie de in de steekproef opgenomen groepen ondernemingen profiteerden van een verscheidenheid aan subsidieprogramma's.

3.6.1. *Rechtstreekse subsidies*

(639) Slechts één van de in de steekproef opgenomen exporterende groepen, de BYD Group, verstrekte de onderliggende informatie voor de subsidies die tijdens het onderzoektijdvak werden ontvangen. De andere twee in de steekproef opgenomen exporterende groepen verschaften geen enkele rechtsgrondslag voor de ontvangen subsidies en daarom werd de berekening van het subsidiebedrag in verband met de rechtstreekse subsidies die aan deze exporterende groepen werden verleend, gebaseerd op de beschikbare gegevens, in overeenstemming met artikel 28 van de basisverordening.

(640) De door de BYD Group ontvangen subsidies hadden betrekking op technologie, innovatie en ontwikkeling, de aankoop van vaste activa, industriële ondersteuning en promotie, en geldelijke beloningen voor arbeid, belastingen en diverse andere doeleinden.

a) Rechtsgrondslag

(641) De subsidies werden aan de BYD Group toegekend door nationale, provinciale, stedelijke of districtsautoriteiten en bleken allemaal specifiek te zijn voor de groep, dan wel specifiek voor de geografische ligging van de onderneming of de bedrijfstak. Er zijn geen juridische details verstrekt over de specifieke wet op grond waarvan die voordelen werden toegekend, als er al een rechtsgrondslag voor was. De Commissie ontving wel voor alle subsidies een afschrift van een document dat door een overheidsinstantie was afgegeven bij de toekenning van middelen ("de mededeling" genoemd).

b) Bevindingen

(642) Gezien de grote hoeveelheid subsidies die de Commissie heeft aangetroffen in de boekhouding van de BYD Group, wordt in deze verordening slechts een samenvatting van de belangrijkste bevindingen gegeven. De bewijzen van het bestaan van een groot aantal subsidies en van het feit dat die subsidies door verschillende lagen van de Chinese overheid werden verleend, werden aan de BYD Group verstrekt middels specifieke openbaarmakingsdocumenten.

(643) Met betrekking tot de andere twee in de steekproef opgenomen exporterende groepen stelde de Commissie vast dat zij in hun antwoorden op de vragenlijst alleen het totale bedrag aan ontvangen subsidies hadden vermeld, met een onderscheid tussen subsidies in verband met inkomen en subsidies in verband met activa, en dat zij niet bereid waren een gedetailleerder overzicht te geven of de rechtsgrondslag van de verschillende ontvangen subsidies te vermelden.

(644) De Commissie constateerde dat rechtstreekse overheidssubsidies behoren tot de instrumenten waarmee de Chinese overheid de ontwikkeling van de sector batterijvoertuigen aanstuurt. Deze subsidies werden bevestigd in de openbaar beschikbare jaarverslagen van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs en tijdens de controlebezoeken, en werden ontvangen als overige inkomsten of als uitgestelde inkomsten in de financiële rekeningen van de producenten-exporteurs.

c) Conclusie

(645) Deze subsidies waren subsidies in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), i), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat er sprake was van een overdracht van middelen van de Chinese overheid in de vorm van steun aan de in de steekproef opgenomen groepen van ondernemingen en aldus een voordeel is toegekend.

(646) De meeste van deze middelen werden als overheidssubsidies geboekt in de rekeningen van de in de steekproef opgenomen exporterende groepen. De gedetailleerd informatie over deze subsidies die door de BYD Group was verstrekt, werd door de Commissie beschouwd als positief bewijs van het bestaan van een subsidie waardoor een voordeel werd toegekend.

(647) De Commissie heeft alle door de BYD Group ontvangen subsidies beoordeeld en vastgesteld dat ze niet allemaal specifiek waren voor de productie van batterijvoertuigen. De subsidies die verband hielden met technologie, innovatie en ontwikkeling, de aankoop van vaste activa, industriële ondersteuning en promotie, werden beschouwd als specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), en artikel 4, lid 3, van de basisverordening, aangezien zij op basis van de door de BYD Group verstrekte documenten beperkt lijken te zijn tot bepaalde ondernemingen, bepaalde bedrijfstakken, zoals de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, of specifieke projecten in specifieke regio's.

(648) Deze subsidies voldeden bovendien niet aan de eisen voor niet-specifieke subsidies die zijn vastgesteld in artikel 4, lid 2, punt b), van de basisverordening, aangezien de criteria om in aanmerking te komen en de werkelijke selectiecriteria voor ondernemingen niet transparant en niet objectief zijn en evenmin automatisch gelden.

(649) Omdat de andere twee in de steekproef opgenomen exporterende groepen geen gedetailleerde informatie hebben verstrekt over de ontvangen subsidies, baseerde de Commissie haar bevindingen op artikel 28 van de basisverordening en concludeerde zij dat alle door deze groepen ontvangen subsidies specifiek waren en verband hielden met de productie van het betrokken product.

d) Berekening van het subsidiebedrag

(650) Het voordeel werd berekend als het bedrag dat in het onderzoektijdvak is ontvangen of daaraan is toegerekend, waarbij het bedrag werd afgeschreven over de gebruiksduur van de vaste activa waarvoor de vóór het onderzoektijdvak ontvangen subsidie werd verleend.

(651) Het subsidiepercentage dat in het kader van deze regeling gedurende het onderzoektijdvak voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs is vastgesteld, bedraagt:

Subsidies

Naam van de onderneming	Subsidiepercentage
BYD Group	0,61 %
Geely Group	2,31 %
SAIC Group	8,56 %

3.6.2. *Fiscaal subsidiebeleid voor de promotie en de toepassing van voertuigen op nieuwe energiebronnen*

(652) Uit het onderzoek is gebleken dat de Chinese overheid, zowel op centraal als op een lager niveau, middelen heeft overgemaakt aan de producenten van batterijvoertuigen in de vorm van contante betalingen per in de VRC verkocht batterijvoertuig, waardoor de producenten van batterijvoertuigen rechtstreeks voordeel ontvingen. Dit vormt een directe overdracht van middelen aan de producenten van batterijvoertuigen op basis van hun verkopen in de VRC.

(653) De regeling is van toepassing op voertuigen op nieuwe energiebronnen, inclusief batterijvoertuigen, die op de binnenlandse markt worden verkocht. Het bedrag van de contante uitbetalingen wordt vastgesteld op het niveau van de centrale overheid en varieert afhankelijk van de periode waarin de verkopen plaatsvonden en de soort voertuigen op nieuwe energiebronnen (bv. batterijvoertuigen of plug-in hybride elektrische voertuigen).

(654) Het programma is beperkt tot de verkoop van modellen voertuigen op nieuwe energiebronnen die zijn vermeld in een catalogus die is gepubliceerd door de Chinese overheid. Om uitbetalingen te ontvangen, moeten producenten van batterijvoertuigen elk jaar een uitgebreid liquidatieverslag indienen, samen met gedetailleerde informatie over hun verkopen van het voorgaande jaar. Dit omvat verkoopfacturen, technische specificaties van de producten en voertuigregistratiegegevens. Nadat dit verslag is ingediend, verifiëren de relevante autoriteiten op verschillende overheidsniveaus de aangeleverde gegevens. Vervolgens worden de middelen overgemaakt aan de producenten.

a) Rechtsgrondslag

(655) De rechtsgrondslag voor dit programma is de kennisgeving over het financiële steunbeleid voor de promotie en het gebruik van voertuig op nieuwe energiebronnen 2016-2020 ([2015] nr. 134), die werd herzien bij de kennisgeving van het ministerie van Financiën over het aanpassen van het fiscale subsidiebeleid voor de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen ([2016] nr. 958), verder gewijzigd bij de kennisgeving over het fiscale subsidiebeleid ter verbetering van de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen ([2020] nr. 86) en de kennisgeving over het fiscale subsidiebeleid voor de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen in 2022 ([2021] nr. 466).

b) Bevindingen van het onderzoek

Het voornemen van de Chinese overheid om de binnenlandse bedrijfstak voor batterijvoertuigen rechtstreeks te ondersteunen

(656) In tegenstelling tot de bewering van de Chinese overheid en andere partijen dat deze subsidie bedoeld was om consumenten voordeel te geven, bleek uit het onderzoek dat het programma bedoeld was om de verkoop van binnenlandse producenten te vergroten door middel van betalingen uit staatsmiddelen. Het programma is ontworpen om de ontwikkeling van de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen te bevorderen en is specifiek gericht op producenten van voertuigen op nieuwe energiebronnen (en dus niet op consumenten).

(657) Het hoofddoel van deze subsidieregeling was het bevorderen van de versnelde ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, inclusief de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. In het bijzonder luidt de kennisgeving over het financiële steunbeleid voor de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen 2016-2020 als volgt: "Om de beleidscontinuïteit te behouden en de versnelde ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen te bevorderen, zullen het ministerie van Financiën, het ministerie van Wetenschap en Technologie, het ministerie van Industrie en Informatietechnologie en de Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming (hierna "de vier ministeries en commissies") doorgaan met het uitvoeren van subsidiebeleid voor de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen in de periode 2016-2020, in overeenstemming met de vereisten van de leidende adviezen van het Algemeen Bureau van de Staatsraad over het versnellen van de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen" (Guobanfa [2014] nr. 35). Latere wijzigingen en herzieningen bevatten soortgelijk taalgebruik ([211]).

(658) Producenten van voertuigen op nieuwe energiebronnen, en niet consumenten, vormen de kern van het fiscale subsidiebeleid. Het programma richt zich op de producenten van voertuigen op nieuwe energiebronnen; zij zijn degenen die moeten voldoen aan de vereisten om uitbetalingen te ontvangen; zij moeten de informatie verstrekken met betrekking tot hun productie- en verkoopproces. Dit omvat de indiening van de verslagen over de berekening van de middelen van het jaar ervoor, samen met details over de verkoop, operationele activiteiten, inclusief verkoopfacturen, producttechnische parameters en voertuigregistratiegegevens. Bovendien werden ze aangemoedigd om monitoring- en controleplatforms te ontwikkelen om deze informatie te rapporteren.

(659) Producenten van voertuigen op nieuwe energiebronnen waren (samen met lokale overheden) ook de partijen waarop in geval van fraude een sanctieregeling rechtstreeks gericht was, en het wettelijke kader bepaalt dat er rechtstreeks maatregelen moeten worden getroffen tegen producerende ondernemingen die de subsidies op illegale wijze verkrijgen.

([211]) Kennisgeving van het ministerie van Financiën over Aanpassing van het fiscaal subsidiebeleid voor de promotie en het gebruik van op voertuigen op nieuwe energiebronnen (Cai Jian [2016] nr. 958), kennisgeving over het fiscaal subsidiebeleid voor het verbeteren van de promotie en het gebruik van op voertuigen op nieuwe energiebronnen (Cai Jian [2020] nr. 86) en de kennisgeving over het fiscaal subsidiebeleid voor de promotie en de toepassing van voertuigen op nieuwe energiebronnen in 2022 (Cai Jian [2021] nr. 466).

(660) Tot slot hielden de belangrijkste redenen voor de stopzetting van het programma, op 31 december 2022, verband met de ontwikkeling van de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen in de VRC. Zoals erkend door de Chinese overheid ([212]), werd besloten het programma te beëindigen toen zij van oordeel was dat de Chinese bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen een passend ontwikkelingsniveau en schaalniveau had bereikt.

(661) Bovendien blijkt uit het feit dat het programma beperkt was tot in eigen land geproduceerde voertuigen op nieuwe energiebronnen dat het doel van het programma was om de productie van batterijvoertuigen te ontwikkelen en niet zozeer het verbruik ervan. De Commissie heeft inderdaad vastgesteld dat geen enkel ingevoerd voertuig van deze regeling heeft geprofiteerd. De Chinese overheid werd specifiek verzocht informatie te verstrekken over de mate waarin ingevoerde batterijvoertuigen gedurende de looptijd ervan van de regeling hebben geprofiteerd. De Chinese overheid beweerde dat ingevoerde batterijvoertuigen in aanmerking kwamen voor dit programma, maar de Chinese overheid erkende dat deze subsidie nooit was toegekend aan invoerende ondernemingen of buitenlandse producenten. Eigenlijk was de Chinese overheid niet in staat het bestaan aan te tonen van een procedure voor buitenlandse producenten of importeurs om middelen aan te vragen en te ontvangen in het kader van het fiscale subsidiebeleid. Bovendien kwamen voertuigen op nieuwe energiebronnen volgens de beschikbare informatie ([213]) alleen in aanmerking voor subsidie als de batterij door een Chinees bedrijf was vervaardigd. Als gevolg hiervan werd geconcludeerd dat dit programma alleen producenten van batterijvoertuigen in de VRC voordeel heeft opgeleverd en alleen voor hen was ontworpen.

De duur van het programma, de rol van lokale overheden en ontwikkelde parallelle programma's

(662) Zoals uiteengezet in de overwegingen 641 tot en met 659, komen voertuigen op nieuwe energiebronnen die na 31 december 2022 zijn verkocht niet langer in aanmerking voor het fiscaal subsidiebeleid. Uit het onderzoek is echter gebleken dat producenten van batterijvoertuigen tijdens het onderzoektijdvak bleven profiteren van deze subsidieregeling en dat zij nog geruime tijd na het onderzoektijdvak zullen blijven profiteren van de in het kader van deze regeling ontvangen middelen.

(663) De overdracht van middelen met betrekking tot alle in aanmerking komende batterijvoertuigen die in 2020 zijn verkocht en geregistreerd, vond bijvoorbeeld pas eind 2023 plaats. Uit het onderzoek bleek ook dat tijdens het onderzoektijdvak middelen werden overgemaakt aan in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs voor voertuigen die in 2018 waren verkocht. Daarom concludeerde de Commissie dat producenten van batterijvoertuigen in de jaren na het onderzoektijdvak zullen blijven profiteren van de rechtstreekse overdracht van contanten in het kader van deze regeling.

(664) Bovendien bleek uit het onderzoek dat lokale overheden, onder directe of indirecte leiding van de Chinese overheid, een groot aantal soortgelijke programma's hebben opgezet, waarvan sommige sterk lijken op het nationale programma. Deze lokale initiatieven delen de gemeenschappelijke doelstelling om de productie van batterijvoertuigen te stimuleren, wat zal resulteren in voortdurende steun voor Chinese fabrikanten van batterijvoertuigen.

c) Voordeel

(665) Tijdens het onderzoektijdvak profiteerden producenten van batterijvoertuigen van rechtstreekse contante betalingen door de Chinese overheid op basis van hun gerapporteerde verkopen.

(666) De in de steekproef opgenomen producenten en de Chinese overheid voerden aan dat de subsidie in de eerste plaats ten goede komt aan consumenten en niet aan producenten, aangezien producenten naar verluidt namens de overheid de subsidies aan consumenten zouden voorschieten bij de verkoop van de voertuigen. Volgens deze regeling stelt de onderneming, wanneer fabrikanten van batterijvoertuigen een voertuig op nieuwe energiebronnen verkopen, samen met de afnemer een prijs vast. De door de afnemer betaalde prijs is naar verluidt het resultaat van het verdisconteren van het subsidiebedrag op een door de onderneming vastgestelde theoretische basisprijs. Bij deze korting moet rekening worden gehouden met het subsidiebedrag. In die zin zou de afnemer een lagere prijs betalen, waarvoor de onderneming later door de overheid wordt vergoed.

(667) Ondanks de vermeende bedoeling om consumenten te bevoordelen, is de realiteit dat de Chinese overheid rechtstreeks geld in de vorm van contante middelen aan producenten van batterijvoertuigen overmaakte op basis van hun economische activiteiten en gerapporteerde verkopen uit het verleden. Dit is ondubbelzinnig een duidelijke stimulans voor de productie van batterijvoertuigen en leverde de producenten een tastbaar voordeel op.

([212]) Volgens de kennisgeving over het fiscaal subsidiebeleid voor de promotie en de toepassing van voertuigen op nieuwe energiebronnen in 2022 (Cai Jian [2021] nr. 466).

([213]) *Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries* ("Waarom een Chinese onderneming batterijen voor elektrische auto's domineert"), New York Times, 22 december 2021. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Bovendien bleek uit het onderzoek dat er geen correlatie was tussen de aan- of afwezigheid van de subsidie, en de uiteindelijke prijs die aan de consumenten werd doorberekend. Er was geen merkbaar effect van de subsidie op de prijs die aan de consumenten werd doorberekend vóór of na de afschaffing ervan.

(669) Er zijn aanwijzingen dat de prijzen voor consumenten voor representatieve modellen bij alle drie de in de steekproef opgenomen ondernemingen stabiel bleven of zelfs daalden na de formele beëindiging van het fiscale subsidiebeleidsprogramma in december 2022. Als tijdens de looptijd van de regeling de prijzen van de in 2022 verkochte voertuigen waren verlaagd met het subsidiebedrag, hadden de prijzen van die voertuigen in januari 2023 met hetzelfde bedrag moeten stijgen zodra het voertuig niet meer in aanmerking kwam voor de subsidie.

(670) Het tegenovergestelde gebeurde echter. De prijzen voor deze modellen bleven gedurende de rest van het onderzoektijdvak gelijk of daalden geleidelijk. Daarom profiteerden in 2022 de consumenten niet van de subsidie in de vorm van lagere prijzen. In plaats daarvan stelden de producenten de prijzen vast die hen in staat stelden de volledige subsidie binnen te halen.

(671) Bovendien bleek uit het onderzoek dat de Chinese overheid geen maatregelen had genomen om ervoor te zorgen dat de voordelen van de subsidie aan de afnemers werden doorgegeven en werd de prijsbepaling aan het oordeel van de producenten overgelaten. Door het ontwerp en de werking van de regeling was deze er dus op gericht producenten van voertuigen op nieuwe energiebronnen te bevoordelen.

(672) Als gevolg van de temporele discrepantie tussen de verkoop van batterijvoertuigen en de uitbetaling van de overheidsmiddelen, die producenten niet kunnen voorspellen, kan de onzekerheid over het tijdstip van uitbetaling oplopen tot vier jaar. Als gevolg daarvan wordt het voordeel voor de producenten pas volledig duidelijk wanneer de definitieve uitbetalingen zijn ontvangen.

d) Specificiteit

(673) De subsidie is specifiek omdat deze uitsluitend gericht is op de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen inclusief de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Boven heeft dit programma, alle producten van batterijvoertuigen in beschouwing nemend, alleen de producenten van batterijvoertuigen in de VRC voordeel opgeleverd en was het alleen voor hen opgezet.

e) Conclusie

(674) De Commissie oordeelde dat het hierboven beschreven fiscale subsidiebeleid een subsidie is in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), i), van de basisverordening, omdat er sprake is van een financiële bijdrage in de vorm van een rechtstreekse overdracht van middelen, waardoor een voordeel wordt toegekend aan de betrokken onderneming.

f) Berekening van het subsidiebedrag

(675) De subsidie werd toegekend op basis van de aantallen batterijvoertuigen die in de VRC werden verkocht. Het bedrag aan voordeel in het onderzoektijdvak is berekend op basis van de uitbetalingen die de in de steekproef opgenomen producenten tijdens het onderzoektijdvak in het kader van deze regeling voor batterijvoertuigen hebben ontvangen.

(676) Het subsidiepercentage dat in het kader van deze regeling voor het onderzoektijdvak voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs is vastgesteld, bedraagt:

Naam van de onderneming	Subsidiepercentage
BYD Group	2,18 %
Geely Group	2,14 %
SAIC Group	2,28 %

3.7. **Verstrekking door de overheid van goederen en diensten tegen een minder dan toereikende beloning**

3.7.1. *Verstrekking door de overheid van landgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning*

(677) Alle grond is in de VRC eigendom van de staat of van een collectief gevormd door dorpen of gemeenten alvorens het juridisch of economisch eigendom kan worden overgedragen aan rechtspersonen of particulieren. Alle percelen grond in stedelijke gebieden zijn eigendom van de staat en alle percelen in plattelandsgebieden zijn eigendom van de dorpen of gemeenten in die gebieden.

(678) Krachtens de grondwet van de VRC en de wet op het grondbeheer kunnen ondernemingen en particulieren echter "landgebruiksrechten" kopen. Voor industriegrond loopt de erfpacht gewoonlijk 50 jaar, verlengbaar met een nieuwe periode van 50 jaar.

a) Rechtsgrondslag/regelgevingskader

(679) De verlening van gebruiksrechten in de VRC valt onder de wet op het grondbeheer van de Volksrepubliek China ([214]). Daarnaast maken de volgende documenten tevens deel uit van de rechtsgrondslag:

1) Wet van de Volksrepubliek China op de eigendom (beschikking nr. 62 van de president van de VRC) ([215]);

2) Wet op het grondbeheer van de Volksrepubliek China (beschikking nr. 28 van de president van de VRC) ([216]);

3) Wet inzake het beheer van stedelijk onroerend goed van de Volksrepubliek China (beschikking nr. 29 van de president van de VRC) ([217]);

4) Tijdelijke regeling betreffende de toewijzing en de overdracht van het recht op het gebruik van staatsgrond in stedelijke gebieden van de Volksrepubliek China (besluit nr. 55 van de Staatsraad van de VRC) ([218]);

5) Verordening tot uitvoering van de wet op het grondbeheer van de Volksrepubliek China (verordening van de Staatsraad van de Volksrepubliek China [2014] nr. 653) ([219]);

6) Bepaling inzake de toewijzing van het recht op het gebruik van bouwgrond in staatsbezit door uitnodigingen tot het doen van een bod, veilingen en prijsopgaven (aankondiging nr. 39 van de CSRC) ([220]); en

7) Bericht van de Staatsraad over de desbetreffende aangelegenheden inzake de versterking van het grondbeheer (Guo Fa (2006) nr. 31) ([221]).

b) Bevindingen van het onderzoek

(680) Volgens artikel 10 van de bepaling inzake de toewijzing van het recht op het gebruik van bouwgrond in staatsbezit via uitnodigingen tot het doen van een bod, veilingen en prijsopgaven stellen de lokale autoriteiten de grondprijzen vast volgens het evaluatiesysteem voor stedelijke grond, dat om de drie jaar wordt geactualiseerd, en het industriebeleid van de overheid.

(681) In eerdere onderzoeken ([222]) heeft de Commissie vastgesteld dat de prijzen van landgebruiksrechten in de VRC niet representatief waren voor een marktprijs die tot stand komt door het vrije spel van vraag en aanbod, aangezien het veilingsysteem onduidelijk en niet-transparant is en in de praktijk niet functioneert, en de prijzen door de autoriteiten op willekeurige wijze worden vastgesteld. Zoals in de vorige overweging is opgemerkt, bepalen de autoriteiten de prijzen volgens het evaluatiesysteem voor stedelijke grond, dat naast andere criteria de instructie bevat om bij de prijsbepaling voor industriegrond ook het industriebeleid in aanmerking te nemen.

(682) Het huidige onderzoek bracht dienaangaande geen merkbare veranderingen aan het licht. De Commissie stelde bijvoorbeeld vast dat de meeste van de in de steekproef opgenomen groepen ondernemingen hun landgebruiksrechten tegen exact de prijs hebben verkregen waarvoor die door de lokale autoriteiten in een biedprocedure werden aangeboden.

([214]) Zie de wet op het grondbeheer van de VRC van 25 juni 1986, als gewijzigd, beschikbaar op: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Zie de wet van de Volksrepubliek China op de eigendom van 16 maart 2007, beschikbaar op: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Zie de verordening tot uitvoering van de wet op het grondbeheer van de VRC van 27 december 1998, als gewijzigd, beschikbaar op: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Zie https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Zie https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Zie https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Zie 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]) Zie https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Zie WPP-zaak, overwegingen 295 tot en met 299; bandenzaak, overwegingen 488 tot en met 490; SGV-zaak, overwegingen 500 tot en met 502; OFC-zaak, overwegingen 541 tot en met 543; en ACF-zaak, overwegingen 540 tot en met 548.

(683) Het voorgaande bewijs weerlegt de stelling van de Chinese overheid dat de voor landgebruiksrechten betaalde prijzen in de VRC representatief zijn voor een marktprijs die tot stand komt door het vrije spel van vraag en aanbod.

c) Conclusie

(684) De bevindingen van dit onderzoek tonen aan dat de situatie met betrekking tot de verwerving van landgebruiksrechten in de VRC niet transparant is en dat de prijzen op willekeurige wijze door de autoriteiten werden bepaald.

(685) De verlening van gebruiksrechten door de Chinese overheid moet dus worden beschouwd als een subsidie in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening in de vorm van de verstrekking van goederen, waardoor de ontvangende ondernemingen een voordeel hebben verkregen. Zoals uiteengezet in de overwegingen 676 tot en met 679, is er in de VRC geen functionerende grondmarkt, en blijkt uit het gebruik van een externe benchmark (zie overwegingen 688) dat het bedrag dat de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs voor gebruiksrechten hebben betaald, ver onder de normale marktwaarde ligt.

(686) In het kader van de preferentiële toegang tot industriegrond voor ondernemingen in bepaalde bedrijfstakken merkte de Commissie op dat bij de prijsbepaling door de plaatselijke overheden rekening moet worden gehouden met het industriebeleid van de overheid, zoals vermeld in overweging 680. Binnen dit industriebeleid is de bedrijfstak voor batterijvoertuigen een aangemoedigde bedrijfstak. Bovendien moeten overheidsinstanties overeenkomstig besluit nr. 40 van de Staatsraad bij de verstrekking van grond rekening houden met de "leidende catalogus voor industriële herstructurering" en het industriebeleid. Uit artikel XVIII van besluit nr. 40 blijkt dat bedrijfstakken die "beperkt" zijn, geen toegang krijgen tot landgebruiksrechten. Daaruit volgt dat de subsidie specifiek is in de zin van artikel 4, lid 2, punten a) en c), van de basisverordening omdat de preferentiële verstrekking van grond beperkt is tot ondernemingen in bepaalde bedrijfstakken, in dit geval de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, en dat de overheidspraktijken op dit gebied onduidelijk en niet transparant zijn.

d) Berekening van het subsidiebedrag

(687) Zoals bij eerdere onderzoeken ([223]) en overeenkomstig artikel 6, punt d), ii), van de basisverordening, werden de grondprijzen van het afzonderlijke douanegebied van Taiwan, Penghu, Kinmen en Matsu ("Chinees Taipei") gebruikt als externe benchmark ([224]). Het aan de ontvangers verleende voordeel werd berekend aan de hand van het verschil tussen het bedrag dat elk van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs daadwerkelijk voor landgebruiksrechten betaalde (dat wil zeggen de werkelijk betaalde prijs zoals vermeld in het contract en, in voorkomend geval, de in het contract vermelde prijs verminderd met de terugbetalingen/subsidies van de lokale overheid) en het bedrag dat normaal gezien had moeten zijn betaald op basis van Chinees Taipei als benchmark.

(688) De Commissie vindt Chinees Taipei om de volgende redenen geschikt als externe benchmark:

— het vergelijkbare niveau van economische ontwikkeling en bbp, alsmede de vergelijkbare economische structuur in Chinees Taipei en de meeste Chinese provincies en steden waarin de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs gevestigd zijn;

— de fysieke nabijheid van de VRC en Chinees Taipei;

— de hoge graad van industriële infrastructuur waarover zowel Chinees Taipei als veel Chinese provincies beschikken;

— de sterke economische banden en grensoverschrijdende handel tussen Chinees Taipei en de VRC;

— de hoge bevolkingsdichtheid in veel Chinese provincies en in Chinees Taipei;

— de gelijkenis tussen het soort grond en de transacties om tot een relevante benchmark te komen in Chinees Taipei en in de VRC; en

— de gemeenschappelijke demografische, linguïstische en culturele kenmerken van Chinees Taipei en de VRC.

([223]) Zie bandenzaak, SGV-zaak, OFC-zaak en ACF-zaak.

([224]) Bevestigd door het Gerecht in het arrest van 11 september 2014 in zaak T-444/11, Gold East Paper en Gold Huacheng Paper/Raad (ECLI:EU:T:2014:773).

(689) Aan de hand van de bij eerdere onderzoeken ([225]) toegepaste methode gebruikte de Commissie de gemiddelde grondprijs per vierkante meter in Chinees Taipei, gecorrigeerd voor inflatie en voor de ontwikkeling van het bbp sinds de data van de respectieve contracten voor landgebruiksrechten. De informatie over de prijzen voor industriegronden sinds 2013 is afkomstig van de website van het Bureau voor de industrie van het ministerie van Economische Zaken van Taiwan ([226]). Voor de voorgaande jaren werden de prijzen gecorrigeerd op basis van de inflatie en de ontwikkeling van het bbp per capita tegen actuele prijzen in USD voor Chinees Taipei, zoals door het IMF gepubliceerd voor 2013.

(690) Het subsidiepercentage dat in het kader van deze subsidie voor het onderzoektijdvak voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs is vastgesteld, bedraagt:

Naam van de onderneming	Subsidiepercentage
BYD Group	1,20 %
Geely Group	0,84 %
SAIC Group	0,67 %

3.7.2. *Verstrekking door de overheid van batterijen en de belangrijkste inputs voor de productie van batterijen (namelijk lithiumijzerfosfaat) tegen een minder dan toereikende beloning*

a) Inleiding

(691) In het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal constateert de Commissie dat er een groot aantal specifieke plannen lijkt te bestaan waarmee de Chinese overheid of lokale overheden specifiek steun verlenen aan de ontwikkeling van grondstoffen en inputmaterialen voor batterijvoertuigen, evenals voor batterijen. Uit het bewijsmateriaal in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal bleek dat de Chinese overheid een kader heeft gecreëerd waarin alle niveaus van de keten van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen worden ondersteund, van de winning van grondstoffen voor de productie van inputs, tot midstreaminputs en het eindproduct, met het oog op een snelle en sterke ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen Dit werd bevestigd door de analyse van de Commissie, waaruit blijkt dat de Chinese overheid de upstreamleveranciers van grondstoffen en batterijen beschouwt als onderdeel van een breder kader voor de ontwikkeling en promotie van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen als geheel.

(692) Van deze grondstoffen zijn lithium, kobalt, nikkel, koper, dat wordt gebruikt in de vorm van bladkoper, aluminium, dat ook wordt gebruikt in de vorm van bladaluminium en als aluminiumband voor de behuizing van de cellen, en grafiet, de belangrijkste grondstoffen die worden gebruikt in batterijen op basis van lithiumijzerfosfaat (hierna "lithium" of "LFP" genoemd) en nikkel-mangaan-kobaltoxiden (NMC). Beide soorten batterijen vallen onder de paraplu van de zogenoemde lithiumionbatterijen. De Commissie heeft vastgesteld dat de BYD Group de enige verticaal geïntegreerde, in de steekproef opgenomen producenten-exporteur van batterijvoertuigen was die LFP-batterijen voor batterijvoertuigen produceerde. De Commissie heeft bij de BYD Group informatie verzameld over de grondstoffen die worden gebruikt bij de productie van cellen voor het batterijpack (d.w.z. aluminiumstrips, bladaluminium, bladkoper, grafiet en LFP). Gezien het belang van LFP in het productieproces van batterijen (goed voor ongeveer [25 % – 35 %] van de productiekosten van de batterij) heeft de Commissie haar onderzoek in de voorlopige fase geconcentreerd op de levering van LFP tegen een minder dan toereikende beloning.

(693) De Commissie stelde met name in de loop van het onderzoek vast dat de enige verticaal geïntegreerde groep voor de productie van batterijen voor batterijvoertuigen LFP betrok van verbonden en niet-verbonden leveranciers. LFP is de soort lithium die wordt gebruikt in de LFP-batterijen en wordt verkregen door lithiumcarbonaat te vermengen met ijzerfosfaat. LFP is het hoofdbestanddeel van de batterijcellen en vertegenwoordigt in totaal ongeveer [25 – 35] % van de kosten van het batterijpack.

(694) De andere twee groepen (SAIC en Geely) kochten hun batterijen bij niet-verbonden en verbonden leveranciers en bij joint ventures met Contemporary Amperex Technology Company Limited ("CATL"). Het batterijpack is de belangrijkste kostenpost van batterijvoertuigen en vertegenwoordigt in totaal [40 – 50] % van de productiekosten.

([225]) Zie de SGV-zaak, de OBS-zaak, de zaak zonnepanelen, en de OFC-zaak.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) In deze fase van de procedure heeft de Commissie zich dus geconcentreerd op de belangrijkste kostenfactoren bij de productie van batterijvoertuigen, namelijk 1) de levering van batterijen aan de niet-geïntegreerde exporteur van batterijvoertuigen, en 2) de levering van LFP aan de geïntegreerde exporteur van batterijvoertuigen, als belangrijkste grondstof voor de productie van batterijen.

b) Niet-medewerking en gebruik van de beschikbare gegevens

(696) Zoals uiteengezet in afdeling 3.3.1.1, heeft de Chinese overheid, ondanks een verzoek daartoe, de specifieke vragenlijst voor leveranciers van grondstoffen en batterijen voor batterijvoertuigen niet doorgestuurd aan bekende leveranciers in de VRC. Bovendien heeft de Chinese overheid cruciale informatie over de kenmerken van de binnenlandse markt van inputmaterialen voor batterijvoertuigen in de VRC en zijn marktdeelnemers niet verstrekt.

(697) Aangezien de Commissie geen informatie van de Chinese overheid heeft ontvangen over het juridische kader, de structuur van de binnenlandse markt, de mechanismen voor prijsstelling en prijzen, en over het aandelenbezit van ondernemingen, is de Commissie van mening dat zij cruciale informatie voor het onderzoek niet heeft ontvangen.

(698) Bij gebrek aan informatie van de Chinese overheid betreffende het aantal en de eigendom van de binnenlandse leveranciers van grondstoffen en batterijen voor batterijvoertuigen, moest de Commissie zich overeenkomstig artikel 28, lid 1, van de basisverordening baseren op de beschikbare gegevens. In dit verband heeft de Commissie specifieke plannen geanalyseerd voor de Chinese bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, waarvan batterijvoertuigen deel uitmaken, en de situatie van de leveranciers van grondstoffen voor de verticaal geïntegreerde producent-exporteur en verbonden leveranciers van batterijen van de twee niet-verticaal geïntegreerde, in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs. Waar nodig vanwege het ontbreken van informatie in het dossier, moest de Commissie conclusies trekken uit de beschikbare gegevens en de informatie in het dossier.

(699) Zoals uiteengezet in afdeling 3.3.2, heeft de SAIC Group, ondanks een verzoek daartoe, geen informatie verstrekt met betrekking tot de productiekosten, stuklijsten en productspecificaties, inclusief de chemische samenstelling van de bij leveranciers ingekochte grondstoffen, en ondersteunende overzichten van aankooptransacties per leverancier. In dit kader was de Commissie van oordeel dat zij cruciale informatie miste die nodig was om tot een redelijk nauwkeurige bevinding te komen en dat zij zich overeenkomstig artikel 28, lid 1, van de basisverordening moest baseren op de beschikbare gegevens.

(700) Bijgevolg kon de Commissie, wat de niet-geïntegreerde producenten-exporteurs van batterijvoertuigen betreft, uitsluitend vertrouwen op de informatie die zij van de Geely Group had ontvangen. Overwegende dat beide niet-geïntegreerde producent-exporteurs van batterijvoertuigen hun batterijen betrekken bij vergelijkbare leveranciers van batterijen en de Commissie haar bevindingen over de levering van batterijen aan de Geely Group kon baseren op gegevens die rechtstreeks door haar leveranciers zijn verstrekt, is de Commissie van oordeel dat de gegevens over de Geely Group een redelijke vervanging vormen van de informatie die nodig is om tot bevindingen te komen voor de SAIC Group. De Commissie baseerde zich echter nog steeds op de informatie van de SAIC Group die kon worden gecontroleerd; meer bepaald de namen van de leveranciers van batterijen aan de SAIC Group.

3.7.2.1. Levering door de overheid van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning

(701) Om het bestaan van een tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie vast te stellen, moeten op grond van de artikelen 3 en 4 van de basisverordening drie elementen aanwezig zijn: 1) een financiële bijdrage; 2) een voordeel; en 3) specificiteit.

3.7.2.1.1. *Financiële bijdrage*

a) Leveranciers van batterijen die optreden als overheidsinstanties

(702) De Commissie heeft eerst onderzocht of de leveranciers van batterijen konden worden beschouwd als overheidsinstanties, zodat de levering van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning kon worden toegeschreven aan de Chinese overheid in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), van de basisverordening. Zoals gedetailleerd uitgelegd in afdeling 3.5.1.1, overwegingen 409 tot en met 418, moet de rechtsnorm voor het bestaan van een overheidsinstantie worden uitgelegd in overeenstemming met de daarin beschreven WTO-rechtspraak. Op basis van de relevante rechtspraak waarnaar wordt verwezen in de overwegingen 409 tot en met 418, moet worden onderzocht of de producenten van inputs in de VRC die zich bezighouden met het leveren van inputs “overheids-

eidsinstanties" zijn (d.w.z. entiteiten die overheidsfuncties bezitten of uitoefenen of die de bevoegdheid hebben om deze uit te oefenen), waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met i) het juridische en economische klimaat dat heerst in het land waar de onderzochte entiteiten actief zijn, ii) de relatie tussen de betrokken entiteiten en de overheid, en iii) de kernkenmerken en functies van de relevante entiteiten.

(703) Bovendien heeft de Beroepsinstantie, zoals vermeld in overweging 416, de relevantie benadrukt van het gebrek aan medewerking van de overheid in kwestie voor de vaststelling dat sommige entiteiten overheidsinstanties zijn ([227]). In de context waarin een onderzoeksautoriteit de elementen moet onderzoeken over de relatie tussen de overheid en bepaalde entiteiten die overheidsfuncties uitoefenen, is de overheid immers in het bezit van essentiële informatie die nodig is om vast te stellen of het om overheidsinstanties gaat. Als de overheid dergelijke informatie achterhoudt, kan de onderzoeksautoriteit conclusies trekken uit het gebrek aan medewerking, bijvoorbeeld dat de gevraagde informatie de aanwezigheid van de staat in die entiteiten zou bevestigen, wat de uitoefening van betekenisvolle zeggenschap door de staat over die entiteiten zou impliceren. Bewijs van formele aanwijzingen voor staatseigendom, directe aansturing door de staat en ingrijpen van de overheid in de markt om bepaalde beleidsdoelstellingen te bereiken, kunnen dus, ook in een situatie waarin de overheid in kwestie niet meewerkt, aantonen dat de producenten van inputs bekleed zijn met overheidsgezag en overheidsfuncties uitoefenen namens de overheid.

(704) Tot slot, om te worden aangemerkt als overheidsinstantie, hoeven de leveranciers in kwestie niet noodzakelijkerwijs onder zeggenschap van de Chinese overheid te staan bij elke verkoop van inputs aan downstreamproducenten. De centrale vraag is of de entiteiten zelf de kernkenmerken en -functies bezitten waardoor ze als overheidsinstantie kunnen worden gekwalificeerd.

1) *Het juridische en economische klimaat in de VRC*

(705) Zoals in de overwegingen 197 tot en met 203 gedetailleerd is uitgelegd, wordt het juridische en economische klimaat in de VRC waarin leveranciers van inputs voor batterijvoertuigen opereren gekenmerkt door de sterke aanwezigheid van en uitgebreide controle door de overheid, waarbij de staat een beslissende invloed uitoefent op de toewijzing en de prijs van grondstoffen. In de context van de analyse van het juridische en economische klimaat dat de Chinese overheid heeft gecreëerd voor de levering van inputs voor batterijvoertuigen tegen een minder dan toereikende beloning, is het bijgevolg de moeite waard om meteen te herinneren aan de mate van interventie van de Chinese overheid en de CCP in de Chinese economie (zie met name overweging 201).

(706) In overeenstemming met de doctrine van de socialistische markteconomie maakt de Chinese overheid aanspraak op de vormgeving van de economische structuur van het land, niet in het minst gezien artikel 11 van de grondwet, volgens welke de regering expliciet ook toezicht en controle uitoefent op de niet-publieke sectoren van de economie (zie met name overweging 199), dus ook op de leveranciers van inputs voor batterijvoertuigen die in particuliere handen zijn. Op basis van deze grondwettelijke verankering en met de bestaande institutionele en organisatorische structuren is de Chinese overheid in staat haar beleidsdoelstellingen na te streven, met name via het uitgebreide planningssysteem (zie ook overweging 203) en de vaststelling van specifieke maatregelen, waaronder steun, voor belangrijke marktdeelnemers in aangemoedigde sectoren.

(707) Zoals hieronder gedetailleerd wordt beschreven, zijn de ontwikkeling van de upstreaminputs voor de productie van batterijen en de batterijen zelf met elkaar verbonden, aangezien de ontwikkeling van zowel upstream- als midstreaminputs op hun beurt de ontwikkeling van de sector batterijvoertuigen dient. De Chinese overheid heeft niet alleen beleid en maatregelen voorgesteld voor de ontwikkeling van de sector batterijvoertuigen en de industrieën daaromheen, maar heeft ook een alomvattend kader gecreëerd. Dit kader toont aan hoe de Chinese overheid ingrijpt in de markt zodat leveranciers van inputs geen partijen zijn die actief zijn op de vrije markt, maar entiteiten die de toegewezen overheidsfuncties uitvoeren, namelijk de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Daarom wordt in deze afdeling zowel gekeken naar de beleidsdoelstellingen met betrekking tot upstreammaterialen (d.w.z. belangrijke inputs bij de productie van batterijen) als midstreaminputs zoals batterijen, alsook naar specifieke maatregelen die de Chinese overheid heeft genomen om deze doelstellingen te verwezenlijken.

([227]) Verslag van de Beroepsinstantie, VS – antidumping- en compenserende rechten op bepaalde producten uit China, WT/DS379/AB/R, punt 349.

2) *Beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen*

(708) In afdeling 3.1 wordt de relevante achtergrond en het kader gedetailleerd beschreven, en wordt het belang uitgelegd dat de Chinese overheid hecht aan de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, onder meer via de ontwikkeling van de omringende bedrijfstakken die zij als instrumenteel ziet voor het succes van producenten van batterijvoertuigen. De overkoepelende beleidsdoelstelling om de sector batterijvoertuigen te stimuleren, onder meer via de levering van inputs, blijkt uit een groot aantal verordeningen en andere beleidsdocumenten en plannen die door verschillende overheidsinstanties zijn uitgegeven, om toezicht te houden op elk aspect van deze sectoren met betrekking tot batterijen en/of hun inputs.

(709) Het actieplan ter bevordering van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor tractiebatterijen voor voertuigen 2017 ("actieplan voor batterijen 2017") ([228]), dat onder meer wordt behandeld in de overwegingen 230 tot en met 232, laat zien hoe de beleidsrichtsnoeren van de overheid de hele waardeketen van voertuigen op nieuwe energiebronnen omvatten.

(710) Dit plan werd aangenomen "ter uitvoering van de kennisgeving van de Staatsraad over de uitgifte van het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor energiebesparende voertuigen en voertuigen op nieuwe energiebronnen (2012-2020) (Guo Fa [2012] nr. 22) en de leidende adviezen van het Algemeen Bureau van de Staatsraad over het versnellen van de promotie en het gebruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen (Guobanfa [2014] nr. 35) [...] en om de gezonde en duurzame ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen te bevorderen" ([229]). Bovendien voorziet het actieplan voor batterijen 2017 in een ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen met als doel om op zijn beurt de ontwikkeling van de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen, waarvan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen deel uitmaakt, te dienen ("tractiebatterijen zijn het hart van elektrische voertuigen en de sleutel tot de ontwikkeling van de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen"). Deze verbanden tussen het actieplan voor batterijen en de belangrijkste plannen ter ondersteuning van de productie van batterijvoertuigen laten zien dat de Chinese overheid de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen aanmoedigde omdat zij deze als instrumenteel ziet voor de ontwikkeling van de sector batterijvoertuigen. Het laat met name zien dat de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen erop gericht is de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te dienen door de kosten te verlagen om goedkopere batterijen te kunnen leveren. Tot slot blijkt uit het actieplan dat de Chinese overheid een voorkeur heeft voor binnenlandse producenten van batterijen, met de bedoeling deze een sterkere positie te geven en hun marktpenetratie in het buitenland aan te moedigen.

(711) Naast het hierboven genoemde actieplan voor batterijen 2017 is de rechtsgrondslag van de meest relevante wet- en regelgeving de volgende:

— het 13e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van strategische en opkomende bedrijfstakken ([230]);

— het 14e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van de grondstoffenindustrie ("14e vijfjarenplan voor grondstoffen") ([231]);

— de catalogus van aangemoedigde bedrijfstakken in de westelijke regio (beschikking nr. 40 [2021]) ("catalogus aangemoedigde bedrijfstakken") ([232]);

— de catalogus met leidende beginselen voor herstructurering van de industrie (beschikking nr. 49 [2019]) ("catalogus voor herstructurering van de industrie") ([233]);

— het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor energiebesparende voertuigen en door nieuwe energie aangedreven voertuigen (2012-2020) ("plan door nieuwe energie aangedreven voertuigen 2012-2020") ([234]);

— de richtsnoeren voor uitbreiding van investeringen in strategische opkomende bedrijfstakken en bevordering van versterkte nieuwe groeipunten en groeikernen (beschikking nr. 1409 [2020]) ("richtsnoeren voor investeringen") ([235]);

([228]) Zie: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Zie: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.
([230]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm; er is een Engelse vertaling beschikbaar op: https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) De volledige tekst van het plan is beschikbaar op: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Beschikbaar op: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Beschikbaar op: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html; er is een Engelse vertaling beschikbaar op: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— de kennisgeving van het ministerie van Industrie en Informatietechnologie en de overheidsadministratie voor Marktregulering over de gecoördineerde en stabiele ontwikkeling van de keten en toeleveringsketen voor de bedrijfstak voor lithiumionbatterijen (“kennisgeving over de bedrijfstak voor batterijen”) ([236]);

— het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen (2021-2035) (“plan voertuigen op nieuwe energiebronnen 2021-2035”) ([237]);

— Made in China 2025 (“MIC 2025”) ([238]);

— de wet inzake minerale hulpbronnen ([239]);

— de gestandaardiseerde voorwaarden van de bedrijfstak voor lithiumionbatterijen – versie 2021 (“gestandaardiseerde voorwaarden”) ([240]).

(712) De instructies van de voornoemde plannen worden weerspiegeld en uitgevoerd in de overeenkomstige provinciale, regionale, gemeentelijke en lokale plannen. Hieronder vallen onder andere, maar niet uitsluitend:

— het actieplan voor hoogwaardige ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen en materialen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen voor de provincie Guizhou in 2022 (“actieplan voor Guizhou”) ([241])

— de richtsnoeren voor de versnelde bevordering en toepassing van door nieuwe energie aangedreven voertuigen in de provincie Fujian (“richtsnoeren voor Fujian”) ([242]);

— het speciale plan voor hoogwaardige ontwikkeling van de maakindustrie gedurende het 14e vijfjarenplan van de stad Ningde (“plan voor de maakindustrie van Ningde”) ([243]);

— het plan 2021-2025 voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor lithiumbatterijen in Zaozhuang in de provincie Shandong (“plan voor de ontwikkeling van Shandong”) ([244]);

— de adviezen over steun voor de hoogwaardige ontwikkeling van de keten van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen van de provincie Shenzhen (“plan voor Shenzhen”) ([245]);

— het 14e vijfjarenplan van de stad Suining in de provincie Sichuan met een plan voor de ontwikkeling van lithiumbatterijen (“plan voor Suining”) ([246]);

— het plan voor minerale hulpbronnen van Yichun (2021-2025) ([247]);

— de kennisgeving over diverse beleidsmaatregelen om de bedrijfstak voor lithiumbatterijen voor nieuwe energiebronnen in onze provincie te verbeteren en versterken (kennisgeving nr. 21 [2022]) (“maatregelen voor lithiumionbatterijen”) ([248]);

([236]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.
([237]) Chinese versie beschikbaar op: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm en https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, overzicht in het Engels beschikbaar op: https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.
([238]) Zie: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; er is een Engelse vertaling beschikbaar op: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([239]) Beschikbaar op: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml; er is een Engelse versie beschikbaar op de website van het Nationale Volkscongres: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([240]) Beschikbaar op: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html Zie met name bijlage 1.
([241]) Beschikbaar op http://gzvcpe.org/index.php?id=483.
([242]) Beschikbaar op: https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022.
([243]) Beschikbaar op: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([244]) Beschikbaar op: http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.
([245]) Beschikbaar op: https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.
([246]) Beschikbaar op: https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.
([247]) Beschikbaar op: 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]) Beschikbaar op: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— diverse adviezen over het versterken van het beheer van minerale lithiumbronnen in de stad Yichun (“Minerale lithiumbronnen in Yichun”) ([249]).

(713) Alle bovengenoemde plannen zijn onderling verbonden met de meer algemene plannen voor batterijvoertuigen die in afdeling 3.1 zijn behandeld. Specifiek creëert de Chinese overheid hiermee een steunkader waarin alle niveaus van de industrieketen voor batterijvoertuigen worden ondersteund, van de winning en levering van grondstoffen voor de productie van inputs, tot inputs zoals batterijen, e-motoren enz. tot het eindproduct.

(714) De wet inzake minerale hulpbronnen ([250]) is de nationale wet die de winning van minerale hulpbronnen en de registratie van mijnbouwrechten regelt. De wet inzake minerale hulpbronnen werd oorspronkelijk door het Permanent Comité van het Nationaal Volkscongres afgekondigd op 19 maart 1986 en werd gewijzigd in 1996 en 2009. Artikel 3 van de wet inzake minerale hulpbronnen luidt: “Minerale hulpbronnen behoren toe aan de staat”, en in artikel 4 wordt uitgelegd dat “de mijnbouwbedrijven in staatseigendom de belangrijkste organen bij de winning van minerale hulpbronnen zijn. De staat waarborgt de consolidatie en uitbreiding van mijnbouwbedrijven in staatseigendom”. De regels voor de invoering van de wet inzake minerale hulpbronnen ([251]) (“invoeringswet”) bevestigen opnieuw de staatseigendom van minerale hulpbronnen, waarbij gedetailleerd wordt beschreven wat onder de wet valt ([252]), en definiëren verder in artikel 3 dat “de staatseigendom van bovengrondse en ondergrondse minerale hulpbronnen niet veranderd mag worden […]. De Staatsraad vertegenwoordigt de staat om de eigendom over minerale hulpbronnen uit te oefenen. De Staatsraad staat het bevoegde departement voor geologie en mineralen van de Staatsraad toe om uniform toezicht te houden op de toewijzing van minerale hulpbronnen in het hele land”. Artikel 24 van de uitvoeringswet luidt als volgt: “Bij de distributie, de ontwikkeling en het gebruik van minerale hulpbronnen in het hele land moet rekening worden gehouden met de huidige belangen en de belangen op lange termijn van de centrale en lokale overheden, en moet een uniforme planning worden gevolgd, doeltreffende bescherming worden geboden, met rationele winning en alomvattend gebruik.” Met andere woorden, de Chinese overheid zorgt ervoor dat deze staatsbedrijven de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid uitvoeren en derhalve binnen deze juridische beperkingen handelen. In artikel 25 is bepaald dat de Staatsraad en de relevante bevoegde departementen het nationale plan voor minerale hulpbronnen opstellen, dat “een uniforme regeling van de toewijzing van nationale minerale hulpbronnen inhoudt en op redelijke wijze de grenzen van de overweging, goedkeuring en winning van minerale hulpbronnen bepaalt, in overeenstemming tussen de centrale overheid en de volksbesturen van provincies, autonome regio’s en steden die direct onder de centrale overheid vallen”. De overheid heeft dus de volledige controle over de toewijzing van hulpbronnen, kan bepalen wie de mijnbouwrechten krijgt en wat de grenzen zijn van wat er wordt gewonnen, op basis van de beginselen van “uniforme planning, rationale geografische verdeling, multifunctionele exploratie, rationele mijnbouw en multifunctioneel gebruik” (artikel 7 van de wet inzake minerale hulpbronnen). Als gevolg van deze bindende regels oefenen de hieronder vallende staatsbedrijven overheidsfuncties uit.

(715) In december 2021 publiceerden het ministerie van Industrie en Informatietechnologie (MIIT), het ministerie van Wetenschap en Technologie en het ministerie van Natuurlijke Hulpbronnen het 14e vijfjarenplan voor grondstoffen ([253]). Het plan bestrijkt verschillende industriële sectoren en ondersteunt de oprichting van ondernemingen en industriële clusters voor lithium, nikkel en kobalt, om “een reservesysteem voor minerale hulpbronnen op te bouwen waaraan de staat en de ondernemingen gezamenlijk deelnemen en dat productreserves en hulpbronnenreserves combineert. Het marktsysteem voor de ertshandel te verbeteren en een open, transparant, eerlijk en redelijk prijsmechanisme te ontwikkelen” ([254]).

(716) Hoewel de wet inzake minerale hulpbronnen en het 14e vijfjarenplan voor grondstoffen op nationaal niveau van toepassing zijn en duidelijk bevestigen dat minerale hulpbronnen aan de staat toebehoren, levert het plan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen (2021-2035) bewijs van steun door de hele toeleveringsketen heen, specifiek om de sector voertuigen op nieuwe energiebronnen, die zowel batterijvoertuigen als hybride voertuigen omvat, aan te moedigen. Het plan schrijft voor “de ontwikkeling van de gehele waardeketen van tractiebatterijen te bevorderen [en] ondernemingen aan te moedigen hun mogelijkheden om belangrijke hulpbronnen zoals lithium, nikkel, kobalt en platina veilig te stellen, te verbeteren” ([255]).

([249]) Beschikbaar op: https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.
([250]) Beschikbaar op: https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml; er is een Engelse versie beschikbaar op de website van het Nationale Volkscongres: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([251]) Beschikbaar op: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html; er is een Engelse vertaling beschikbaar op de website van de FAO: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf.
([252]) Bijvoorbeeld: lithium, koper, bauxiet, nikkel, grafiet, fosfor, mineraalzout enz.
([253]) De volledige tekst van het plan is beschikbaar op: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([254]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) In het 13e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van strategische en opkomende bedrijfstakken werden de volgende doelstellingen uiteengezet: "Geconfronteerd met de ontwikkelingsbehoeften van […] voertuigen op nieuwe energiebronnen en andere industrieën, [zal de VRC] zeer sterke lichte legeringen, hoogwaardige vezels, speciale legeringen, geavanceerde anorganische niet-metaalhoudende materialen, hoogwaardig speciaal staal, nieuwe displaymaterialen, materialen voor tractiebatterijen uitbreiden […] [en] de toegevoegde waarde van nieuwe materialen vergroten, nieuwe materiaalmerken opbouwen en de internationale concurrentiekracht vergroten." Dit plan omvat ook kerntaak 21, "de grootschalige toepassing verwezenlijken van voertuigen op nieuwe energiebronnen en de invoering organiseren van projecten voor de verbetering van tractiebatterijen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen", wat alleen maar bevestigt dat de ontwikkeling van de sector batterijen van groot belang is voor het uiteindelijke doel van de ontwikkeling van voertuigen op nieuwe energiebronnen (waaronder batterijvoertuigen).

(718) De catalogus met leidende beginselen voor herstructurering van de industrie (beschikking nr. 49 [2019] ([256])), uitgegeven door de Nationale Commissie voor ontwikkeling en hervorming (NDRC) en in werking sinds 1 januari 2020, omvat drie categorieën, "aangemoedigd", "beperkt" en "verouderd", en laat zien hoe de overheid expliciet de ontwikkeling van bepaalde bedrijfstakken en specifieke technologieën aanmoedigt en ondersteunt, terwijl andere worden ontmoedigd, beperkt en zelfs verboden. Alle belangrijke elementen van de toeleveringsketen voor batterijvoertuigen, waaronder materiaal voor positieve elektroden zoals LFP, lithiumionbatterijen, elektrolyten, projecten voor de opsporing van lithium ([257]), hoogwaardige bladkopermaterialen, grafiet, aluminium en staal voor de bedrijfstak voor nieuwe energiebronnen, worden aangemerkt als aangemoedigde industrieën. Dit benadrukt weer dat de overheid de bedrijfstak voor batterijvoertuigen niet als een op zichzelf staande bedrijfstak beschouwt, maar de creatie voor ogen heeft van een alomvattend kader voor de ontwikkeling van deze bedrijfstak, en voor het creëren van gunstige marktomstandigheden die producenten van batterijvoertuigen in staat stellen een concurrentievoordeel te verwerven ten opzichte van buitenlandse spelers. De catalogus met leidende beginselen voor herstructurering van de industrie van 2019 is, met ingang van 1 februari 2024, vervangen door de editie van 2024 ([258]). De meest recente catalogus wordt gekenmerkt door meer aandacht voor nieuwe hoogtechnologische en groene technologische sectoren die onder de categorie vallen als "aangemoedigde bedrijfstakken", zoals intelligente productie, machineautomatisering, groene waterstof en koolstofafvang, -gebruik en -opslag, en de volgende generatie zonnecellen.

(719) Het plan voor voertuigen op nieuwe energiebronnen 2021-2035 bevestigt de beleidsrichtsnoeren voor de hele toeleveringsketen, van belangrijke grondstoffen zoals lithium, nikkel en kobalt tot de verbetering van de proces- en productie-efficiëntie om "technologische doorbraakacties voor batterijen te implementeren"; onderzoek te doen naar belangrijke kerntechnologieën zoals materialen voor positieve en negatieve elektroden, elektrolyten, afscheiders en membraanelektroden, en het technisch onderzoek naar de tekortkomingen van krachtige, lichte, veilige, goedkope en duurzame tractiebatterijen te versterken" ([259]). Batterijen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen worden ook behandeld in afdeling 2 van hoofdstuk IV, getiteld "De innovatieve toepassing van sleutelsystemen bevorderen", waar ernaar wordt gestreefd de ontwikkeling van de hele waardeketen van batterijen te bevorderen. Dit omvat met name het aanmoedigen van ondernemingen om de toegang tot belangrijke hulpbronnen, zoals lithium, nikkel, kobalt en platina, veilig te stellen. Het plan voor voertuigen op nieuwe energiebronnen 2021-2035 en het actieplan voor batterijen 2017, waarin ook is voorzien in belastingvrijstellingen en stimuleringsmaatregelen en investeringssteun van de overheid, vormen de belangrijkste plannen van de overheid voor de bedrijfstak voor batterijen.

(720) *Made in China 2025* is een ander voorbeeld van de allesomvattende steun van de overheid aan de bedrijfstak. Deze in 2015 aangekondigde strategie is een nationale strategie die is gericht op de tien belangrijkste sectoren die in de periode tot 2025 speciale steun en aandacht krijgen. Deze steun wordt verleend door middel van leningen van staatsbanken op niet-commerciële grondslag, vrijstelling van de verplichting om te voldoen aan bepaalde normen en voorschriften en andere voorrechten. De Chinese bedrijfstak voor batterijen is een van de te ondersteunen sectoren die een instrumenteel onderdeel zijn van de sector voertuigen op nieuwe energiebronnen: "Energiebesparing en voertuigen op nieuwe energiebronnen: doorgaan met het ondersteunen van de ontwikkeling van elektrische voertuigen en brandstofcelvoertuigen, […] en de mechanica en industrie verbeteren van kerntechnologieën zoals tractiebatterijen, aandrijfmotoren, hoogefficiënte verbrandingsmotoren, geavanceerde transmissies, lichtgewicht materialen en intelligente besturingsmogelijkheden, **om een compleet industrieel systeem en innovatiesysteem te vormen, van sleutelcomponenten tot complete voertuigen** [nadruk toegevoegd], en onafhankelijke merken van energiezuinige voertuigen en voertuigen op nieuwe energiebronnen te promoten zodat deze in overeenstemming zijn met de internationale geavanceerde niveaus" ([260]).

([256]) Beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) Op grond van artikel 11 (petrochemische industrie), punt 2: *"exploratie, ontwikkeling en grootschalig gebruik van schaarse minerale bronnen zoals zwavel, kalium, boor, lithium en broom;* ontwikkeling en toepassing van technologie voor alomvattend gebruik van residuen van de behandeling van fosfaaterts; selectie en gebruik van laag- en middelwaardig fosforiet- en fluorieterts; en alomvattend gebruik van hulpbronnen die verband houden met fosforiet- en fluorieterts".

([258]) Zie https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html.

([259]) Zie voetnoot 237.

([260]) Zie punt III.6.6 van de kennisgeving van de Staatsraad over *Made in China 2025*, beschikbaar op: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) In de richtsnoeren voor uitbreiding van investeringen in strategische opkomende bedrijfstakken en bevordering van versterkte nieuwe groeipunten en groeikernen (beschikking nr. 1409 [2020] ([261])) van de NDRC wordt voorgeschreven dat in belangrijke industriële gebieden zoals de bedrijfstakken voor nieuwe materialen ([262]) en voertuigen op nieuwe energiebronnen, de overheid industriële clusters moet creëren en "de vorming van nieuwe regionale groeikernen moet bevorderen", het ondernemingsklimaat moet optimaliseren en de begrotings- en investeringssteun moet vergroten. De richtsnoeren bevorderen ook nationale strategische opkomende bedrijfstakken door het "gebruik van beleid op fiscaal en financieel gebied en op het gebied van grondgebruik, wetenschap en techniek, talent, intellectueel eigendom enz." ([263]). Afdeling IV van de richtsnoeren geeft duidelijkere instructies over financiering en investeringssteun, zoals overheidsmiddelen, durfkapitaal en door de overheid gefinancierde industriële investeringsfondsen. In de richtsnoeren worden financiële instellingen aangemoedigd meer steun te verlenen aan kernondernemingen in de productieketen en financiële diensten voor upstream- en downstreamondernemingen in de productieketen te verbeteren, en worden banken tevens aangemoedigd om financiële dienstencentra of bedrijfseenheden voor opkomende bedrijfstakken op te richten. In de richtsnoeren wordt samenwerking tussen de overheid, banken en ondernemingen nadrukkelijk gesteund, en wordt de stijging van de uitgifte van obligaties door ondernemingen in strategische opkomende bedrijfstakken gesteund, waaronder voertuigen op nieuwe energiebronnen. Op financieel niveau zijn de aangewezen verantwoordelijke departementen de PBOC, de China Banking and Insurance Regulatory Commission, de China Securities Regulatory Commission en de NDRC ([264]).

(722) Bovendien zijn zowel batterijproducenten als leveranciers van grondstoffen die worden gebruikt bij de productie van batterijen ook opgenomen in de catalogus van aangemoedigde bedrijfstakken, en kunnen ze profiteren van een verlaagd belastingtarief van 15 %.

(723) Terwijl de doelstellingen en de maatregelen die zijn uiteengezet in de plannen en beleidsdocumenten op centraal niveau richtsnoeren bieden met betrekking tot de ontwikkeling van batterijen en de upstreaminputs die verband houden met de sector voertuigen op nieuwe energiebronnen ten behoeve van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen als geheel, zijn de provinciale en lokale plannen er ook op gericht de specifieke kenmerken van hun grondgebied en de daar gevestigde ondernemingen aan te pakken. In het bijzonder bieden ze gedetailleerde doelstellingen en streefcijfers voor het opbouwen van lokale productie en het uitoefenen van controle op de toeleveringsketens voor de binnenlandse bedrijfstak, waarbij ze elk aspect van de ontwikkeling van de bedrijfstak meenemen en duidelijke instructies geven over het soort stimulansen die aan ondernemingen in de toeleveringsketen worden geboden.

(724) Er bestaan verschillende lokale plannen voor minerale hulpbronnen, die samen de richtsnoeren voor de exploratie en winning van minerale hulpbronnen vormen voor provincies en steden en het streefcijfer voor 2025 vaststellen voor de exploratie en ontwikkeling van minerale hulpbronnen. Een voorbeeld daarvan is het plan voor minerale hulpbronnen van Yichun (2021-2025) ([265]). De doelstelling die in het plan voor minerale hulpbronnen van Yichun wordt gesteld, is het opbouwen van een industriële basis voor lithiumbatterijen met internationale impact ([266]). Dit plan bevat tevens een gedetailleerd overzicht van de nieuw geplande mijnen en bedrijfstakken eromheen. De ontwikkelingszone voor de mijnbouw van Yichun in Yashan voor de extractie van tantaal, niobium en lithium is bijvoorbeeld gerealiseerd met als doel de ontwikkeling van de Yichun-lithiumbatterij en een industriecluster voor nieuwe energiebronnen ter waarde van 100 miljard yuan te ondersteunen ([267]).

(725) Het plan voor Suining bevat bepalingen over ontwikkelingsdoelstellingen ("tegen 2025 zal de [jaarlijkse productie van] materiaal voor positieve elektroden meer dan 800 000 ton, en van de precursor van het materiaal voor positieve elektroden meer dan 500 000 ton bereiken"), jaarlijkse productiedoelstellingen ("[…] de jaarlijkse productiecapaciteit voor lithiumionbatterijen versnellen totdat ze 100 GWh bereikt, waarvan een productiecapaciteit van 60 GWh voor tractiebatterijen. […] de bouw van een vijf-in-één stedelijk energiecomplex voor lithiumbatterijen bevorderen, met faciliteiten voor "opladen, opslag, voorbereiding, vervanging en verkoop", en ernaar streven om meer dan 100 miljard yuan aan bedrijfsinkomsten uit de bedrijfstak voor lithiumbatterijen van de stad te bereiken"), en winstdoelstellingen ("tegen 2025 [...] streven wij ernaar drie ondernemingen te cultiveren met een bedrijfsomzet van meer dan 10 miljard yuan en vijftien ondernemingen met een bedrijfsomzet van meer dan 1 miljard yuan, en een gelaagd ontwikkelingscluster te creëren van grote, middelgrote, kleine en micro-ondernemingen"), terwijl het ontwikkelingsplan voor Shandong instructies geeft over de verkoopdoelstellingen ("In de periode 2021-2025 zullen wij meer dan vijf à tien toonaangevende ondernemingen op het gebied van

([261]) Beschikbaar op: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html; er is een Engelse vertaling beschikbaar op: https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) Afdeling II, punt 4: "De technische niveaus verbeteren van zeldzame aardmetalen, vanadium-titanium, wolfraam-molybdeen, lithium, rubidium-cesium, grafiet, en andere bijzondere hulpbronnen in verband met mijnbouw, smelten en intensieve verwerking".

([263]) Afdeling III, punt 9, van de richtsnoeren voor uitbreiding van investeringen in strategische opkomende bedrijfstakken.

([264]) Afdeling IV, punt 15, van de richtsnoeren voor uitbreiding van investeringen in strategische opkomende bedrijfstakken.

([265]) Beschikbaar op: 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]) Zie hoofdstuk 4, afdeling 1, van het plan voor minerale bronnen van Yichun.

([267]) Zie kolom 6 van het plan voor minerale bronnen van Yichun.

lithiumbatterijen opzetten, die lichte en gewone batterijen en accu's voor energieopslag produceren, een groep ondersteunende ondernemingen opzetten met een omzet tussen 500 miljoen en 1 miljard yuan, en een industrieel cluster vormen van vijftig à honderd upstream- en downstreamondernemingen in de industrieketen voor lithiumbatterijen voor nieuwe energiebronnen").

(726) Jiangxi is een belangrijk centrum voor de lithiumproductie en de provincie waar Yichun, ook wel "de lithiumhoofdstad van Azië" ([268]) genoemd, zich bevindt. Vanwege de grote lithiumreserves besteedt de provincie bijzondere aandacht aan de sector materialen voor nieuwe energiebronnen en lithiumbatterijen. In oktober 2022 heeft de provincie de kennisgeving over diverse beleidsmaatregelen om de bedrijfstak voor lithiumbatterijen voor nieuwe energiebronnen in onze provincie te verbeteren (kennisgeving nr. 21 [2022]) ([269]) ("maatregelen") uitgegeven. Er wordt steun getoond op alle niveaus van de toeleveringsketen, vanaf de levering van minerale hulpbronnen tot aan het opzetten van bedrijfstakken voor lithiumbatterijen. De maatregelen voorzien bijvoorbeeld in de oprichting van oriëntatiefondsen voor de exploratie, ontwikkeling en investeringen in minerale lithiumbronnen ([270]). De bedrijfstak voor batterijen in Jiangxi wordt ondersteund door verschillende soorten compensaties, beloningen ([271]) en steun in termen van landgebruik, elektriciteitsgebruik ([272]), gasgebruik ([273]) enz., inclusief kapitaaltoezeggingen en verzekeringsgaranties.

(727) De Commissie constateerde ook dat de stad Yichun al in 2009 begon met het beheren en beschermen van de minerale hulpbronnen van de stad om de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen voor nieuwe energiebronnen te bevorderen. Dit valt te lezen in "Verschillende adviezen over het versterken van het beheer van minerale lithiumbronnen" ([274]) van de stad Yichun ("Minerale lithiumbronnen in Yichun"). In artikel 3 wordt verder gedefinieerd dat het bureau van de stuurgroep voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor lithiumbatterijen voor nieuwe energiebronnen in Yichun verantwoordelijk is voor het begeleiden en coördineren van de uitgebreide ontwikkeling en het gebruik van minerale lithiumbronnen in de stad, en voor het waarborgen van een stabiele aanvoer van lithium voor de batterij-ondernemingen van de stad. In artikel 6 instrueert de gemeentelijke overheid lithiummijnbouwbedrijven verder om "ondernemingen [in Yichun] op het gebied van batterijen voor nieuwe energiebronnen actief te ondersteunen en te helpen om groter en sterker te worden, en een coöperatief, wederzijds voordelig strategisch partnerschap op lange termijn op te zetten tussen [mijnbouwbedrijven en batterij-ondernemingen]". In artikel 7 worden instructies gegeven over het prijsmechanisme dat van kracht is om prijsmonopolies te voorkomen. De stuurgroep heeft de leiding over het "nemen van het voortouw bij het organiseren van ondernemingen die lithium voor nieuwe energiebronnen verwerken en [mijnbouwbedrijven] om correcties door te voeren op basis van de trends in de ontwikkeling van de markt, waarbij ze aangeven een benchmarkprijs te willen bepalen, en op uniforme wijze te onderhandelen en de leveringsprijs van lithium-mica te bepalen die ondernemingen op het gebied van lithium voor nieuwe energiebronnen nodig hebben".

(728) Ook de plannen van de provincie Fujian en de plannen van de stad Ningde bevatten specifieke bepalingen over het soort steun dat wordt aangeboden, waarbij soms zelfs expliciet wordt vermeld welke ondernemingen worden ondersteund. Dit is met name het geval voor CATL, de grootste producent van batterijen ter wereld, die zijn hoofdkantoor en belangrijke productiefaciliteiten in deze provincie heeft.

([268]) Over de strijd om de titel Lithiumhoofdstad van China, vanuit het oogpunt van de Guoxuan Suo-mijn in Yichun, Shanghai Metals Market. Beschikbaar op: https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine.
([269]) Beschikbaar op: http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.
([270]) Punt 5 van de maatregelen.
([271]) Punt 3 van de maatregelen.
([272]) Punt 1 van de maatregelen.
([273]) Punt 8 van de maatregelen.
([274]) Beschikbaar op https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.

(729) Het 13e vijfjarenplan van de provincie Fujian voor de ontwikkeling van voertuigen op nieuwe energiebronnen geeft aan dat "[de provincie Fujian] met CATL als hart actief de uitbreiding van industrieketens zoals die van tractiebatterijen zal bevorderen" ([275]).

(730) De richtsnoeren van Fujian ondersteunen investeringen in hoogwaardige projecten op het gebied van lithiumbatterijen, nieuwe energiebronnen en nieuwe materialen, en willen financiële instellingen ertoe aanzetten samen te werken met aanverwante bedrijfstakken en speciale fondsen om investeringen en leningen te bieden en de kredietsteun uit te breiden voor projecten in de bedrijfstak voor lithiumbatterijen, nieuwe energiebronnen en nieuwe materialen, met inbegrip van steun in de vorm van rentekorting voor grote bouwprojecten op het gebied van de productie van lithiumbatterijen, nieuwe energiebronnen en nieuwe materialen. Het plan stelt ook voor om een onafhankelijk en "controleerbaar" industrieel innovatiesysteem te ontwikkelen, ter ondersteuning van de ontwikkeling van innovatieplatforms zoals het National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology van CATL. Dit weerspiegelt de uitvoering van nationaal beleid, uitgevoerd door een lokale overheid, in samenwerking met een private onderneming. De bouw van een innovatieplatform voor tractiebatterijen, gebouwd als samenwerking tussen ondernemingen, universiteiten en onderzoekscentra, behoort zelfs tot de kerntaken van het actieplan voor batterijen 2017 ([276]).

(731) Het speciale plan van de stad Ningde voor de hoogwaardige ontwikkeling van de maakindustrie in het 14e vijfjarenplan ([277]) heeft als doelstelling om tegen 2025 een productiecapaciteit van 350 GWh te bereiken voor lithiumbatterijen en marktleider te worden door middel van de ontwikkeling van CATL. De nauwe banden van CATL met de overheden van verschillende steden en provincies worden ook weerspiegeld in de strategische samenwerkingsovereenkomst die in 2021 werd ondertekend tussen CATL en de volksregering van de provincie Guizhou ([278]), wat resulteerde in het project Productiebasis voor nieuwe energiebronnen en accu's van CATL Guizhou ([279]). Deze nauwe banden worden ook expliciet bevestigd door de operationeel directeur van CATL Guizhou, die verklaarde dat "CATL Guizhou Company zich zal blijven inzetten voor innovatieve en hoogwaardige ontwikkeling […] en de hoogwaardige ontwikkelingsdoelstellingen van het werk- en beheerscomité van de partij van het nieuwe district van Gui'an actief zal ondersteunen en naleven, en zal bijdragen aan het opbouwen van een industrieketen voor nieuwe energiebronnen in Guiyang en Gui'an" ([280]). Guiyang en Gui'an bevinden zich beide in de provincie Guizhou. Andere voorbeelden van nauwe overheidsbetrokkenheid zijn onder meer de brede samenwerkingsovereenkomst met de overheid van Zhaoqing ([281]), de strategische samenwerkingsovereenkomst met de overheid van de provincie Sichuan ([282]) en Shudao Investment Group, een investeringsgroep in staatseigendom ([283]). Daarnaast werkt CATL ook samen met de Guizhou Phosphate Chemical Group, een staatsbedrijf, op het gebied van lithiumhexafluorfosfaat, een soort lithium die wordt gebruikt als elektrolyt in lithiumionbatterijen, en ijzerfosfaat. Bovendien richtte CATL Guizhou, een dochteronderneming van CATL, in december 2021 samen met Guizhou Phosphate Chemical Group een mijnbouwbedrijf op, Guizhou Shidai Mining Co., Ltd ([284]). De Guizhou Phosphate Chemical Group wordt genoemd in het actieplan van Guizhou, dat specifieke productiedoelen stelt voor de ondernemingen in de provincie Guizhou die materialen produceren die worden gebruikt voor de energietransitie. Het plan bevat duidelijke streefcijfers voor de jaarlijkse productie van lithiumijzerfosfaat, een elektrolyt dat ionen geleidt tussen de anode en de kathode in lithiumionbatterijen, en geeft een duidelijke indicatie welke overheidsdepartementen en -eenheden verantwoordelijk zijn voor deze streefcijfers. Van de verschillende genoemde ondernemingen zou met name de jaarlijkse productie van Guizhou Phosphorus Chemical New Energy moeten uitkomen op 30 000 ton ijzerfosfaat, terwijl die van Guizhou Yuneng zou moeten uitkomen op 150 000 ton lithiumijzerfosfaat.

([275]) Beschikbaar op https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf.
([276]) Zie afdeling III, punt 1, actieplan voor batterijen 2017
([277]) Beschikbaar op: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([278]) Beschikbaar op: https://www.catl.com/en/news/790.html.
([279]) Info beschikbaar op: https://www.catl.com/news/6263.html.
([280]) Zie Guizhou Daily, 10 maart 2023, beschikbaar op: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.
([281]) *CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing* ("CATL tekent een brede samenwerkingsovereenkomst met de stad Zhaoqing"), CATL, 12 oktober 2023, beschikbaar op: https://www.catl.com/en/news/6122.html.
([282]) *Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation* ("De provincie Sichuan en CATL versterken de strategische samenwerking"), CATL, 5 februari 2024, beschikbaar op: https://www.catl.com/en/news/6213.html.
([283]) *CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation* ("CATL en de Shudao Investment Group bereiken een strategische samenwerkingsovereenkomst"), CATL, 18 februari 2024, beschikbaar op: https://www.catl.com/en/news/6218.html.
([284]) *CATL sets up mining company after BYD* ("Na BYD richt CATL een mijnbouwbedrijf op") , CnEVPost, 4 januari 2022, beschikbaar op: https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/.

(732) De ontwikkeling van CATL en de stad Ningde zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, aangezien de stad zich ten doel heeft gesteld om tegen 2025 een productiecapaciteit van 350 GWh voor lithiumbatterijen te bereiken en marktleider te worden door "[zich te concentreren] op het bevorderen van de derde, vierde en vijfde fasen van de capaciteitsuitbreiding van CATL en CATL New Energy Technology, en de bouw van CATL-FAW-projecten, de twee grote industriële leiders CATL en CATL New Energy Technology verder uit te breiden, en de productiecapaciteit en het marktaandeel van tractiebatterijen verder te vergroten […]" ([285]). Andere steunmaatregelen zijn onder meer subsidies voor de aankoop van apparatuur ([286]), beloningen op basis van de jaarlijkse productie van de ondernemingen ([287]), en financiële steun ([288]).

(733) Tot slot, wat Shenzhen betreft, waar onder meer het hoofdkantoor van de BYD Group is gevestigd, bevat het plan voor Shenzhen gedetailleerde instructies over de soort financiële steun die banken en financiële instellingen in de hele toeleveringsketen, vanaf de aanschaf van goederen tot en met het stimuleren van het consumentenverbruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen, aan de bedrijfstak moeten bieden. Het plan voor Shenzhen maakt het bijvoorbeeld mogelijk om "kernondernemingen te ondersteunen bij de afgifte van facturen voor de toeleveringsketen, en financiële instellingen aan te moedigen om de korting op de financiering van facturen voor de toeleveringsketen te verhogen, […] bancaire financiële instellingen te ondersteunen zodat zij zich kunnen concentreren op de richting waarin de economie van de bedrijfstak voor voertuigen op nieuwe energiebronnen zich moet ontwikkelen […], plannen voor financiële dienstverlening gedurende de volledige levenscyclus te formuleren, en flexibele leentarieven en rentebetalingsmethoden toe te passen" ([289]). Voor ondernemingen op het gebied van voertuigen op nieuwe energiebronnen geeft het plan financiële instellingen de opdracht om "de kredietsteun voor technologische transformatie, O&O-investeringen en productie-uitbreiding te vergroten, het aandeel van middellange- en langetermijnleningen te vergroten" ([290]) en om "actief innovatieve producten te verkennen en te ontwikkelen, zoals pandleningen voor inkomensrechten op basis van punten voor voertuigen op nieuwe energiebronnen en leningen voor de reductie van koolstofemissies ter ondersteuning van de groene en koolstofarme ontwikkeling van ondernemingen in de automobielindustrie" ([291]).

(734) Bedrijven die tractiebatterijen produceren, worden ondersteund door financiële instellingen via financiële garanties, koppeling van investeringen aan leningen, gesyndiceerde leningen enz. ([292]), terwijl bedrijven in de motor- en elektronische besturingssector worden ondersteund via leningen voor wetenschap en technologie, durfkapitaal, aandelenfinanciering enz ([293]). In de laatste fase van het verbruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen worden "[b]ancaire financiële instellingen aangemoedigd om hun steun voor consumentenkrediet voor auto's te verhogen, innovaties in onlineleningproducten te verkennen, nieuwe digitale risicobeheersingsmethoden toe te passen, de proceservaring van afnemers te verbeteren en gedifferentieerde financiële serviceoplossingen aan te bieden" ([294]). Bovendien geeft het plan voor Shenzhen de opdracht om "autobedrijven te ondersteunen bij het oprichten van financieringsmaatschappijen en andere instellingen om professionele financiële diensten te verlenen aan consumenten die auto's aanschaffen, om het verbruik van voertuigen op nieuwe energiebronnen en de marktpenetratie van voertuigen op nieuwe energiebronnen verder te verhogen" ([295]). In afdeling III, punt 1.9, van het plan voor Shenzhen wordt voorzien in ondersteuning van de gehele bedrijfstakketen door financiële instellingen van allerlei soorten ondernemingen op het gebied van voertuigen op nieuwe energiebronnen (start-ups, kleine, middelgrote en micro-ondernemingen) door middel van leningen, externe directe investeringen, overheidsgaranties, bankleningen, risicocompensatiefondsen, beloningen en subsidies. Tot slot beveelt het plan voor Shenzhen aan om "goed gebruik te maken van de projectfondsen voor het afgeven van bedrijfsobligaties voor financieringssubsidies in Shenzhen, om ondernemingen op het gebied van voertuigen op nieuwe energiebronnen die daarvoor in aanmerking komen, te ondersteunen bij de uitgifte van schuldfinancieringsinstrumenten, bedrijfsobligaties en andere zakelijke obligaties voor kredieten". De bedrijfstak wordt zowel op binnenlands niveau als internationaal ondersteund ("grensoverschrijdende financiële diensten optimaliseren om ondernemingen op het gebied van voertuigen op nieuwe energiebronnen te ondersteunen bij hun "going global"-strategie") ([296]).

(735) In de plannen wordt de noodzaak benadrukt om de bedrijfstak voor batterijvoertuigen en elektrische voertuigen verder te integreren door belangrijke grondstoffen veilig te stellen, de kosten te verlagen en de promotie en ontwikkeling van O&O op het gebied van batterijen te ondersteunen, om zo de prestaties van batterijvoertuigen te verbeteren en deze voertuigen populairder te maken.

([285]) Hoofdstuk III, afdeling 1, plan voor de maakindustrie van Ningde.
([286]) Zie punt 2 van de maatregelen voor Ningde, beschikbaar op https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm.
([287]) Zie bijvoorbeeld punt 3 van de maatregelen voor Ningde.
([288]) Zie bijvoorbeeld punt 7 van de maatregelen voor Ningde: "Staatsbedrijven stimuleren om de oprichting van beleggingsfondsen voor toeleveringsketenprojecten in de bedrijfstak voor nieuwe energiebronnen te onderzoeken."
([289]) Afdeling III, punt 1.7 van het plan voor Shenzhen.
([290]) Afdeling III, punt 1.1 van het plan voor Shenzhen.
([291]) *Ibid.*
([292]) Afdeling III, punt 1.2 van het plan voor Shenzhen.
([293]) Afdeling III, punt 1.3 van het plan voor Shenzhen.
([294]) Afdeling III, punt 1.6 van het plan voor Shenzhen.
([295]) *Ibid.*
([296]) Afdeling III, punt 1.12 van het plan voor Shenzhen.

(736) De Commissie heeft in de diverse plannen en beleidsdocumenten die hierboven in deze afdeling zijn genoemd, ook vastgesteld dat ondernemingen die betrokken zijn bij de productie en verwerking van inputs voor de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, kunnen profiteren van een aantal preferentiële regelingen, zoals:

— toegang tot overheidsmiddelen, durfkapitaal en door de overheid gefinancierde sectorale investeringsfondsen;

— obligaties;

— uitvoerbeperkingen;

— door de overheid gesteunde kapitaaltoezeggingen;

— oriëntatiefondsen;

— verzekeringsgaranties;

— grond, elektriciteit en gas tegen lagere prijzen;

— leningen van staatsbanken op niet-commerciële basis;

— preferentieel fiscaal beleid;

— aankoopsubsidies;

— beloningen.

(737) Samenvattend bevestigen de bovenstaande documenten en bewijsstukken dat de beleidsdoelstelling van de Chinese overheid, zoals deze daarin wordt uitgevoerd, het stimuleren van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen was, onder meer door het ondersteunen van de bedrijfstakken voor batterijen en de inputs daarvoor, als een sleutelfactor voor de succesvolle verwezenlijking van een dergelijke doelstelling.

3) *Specifieke maatregelen die de Chinese overheid heeft genomen om haar beleidsdoelstellingen voor de ontwikkeling van de sector batterijvoertuigen te verwezenlijken*

a) *Overheidssteun voor de bedrijfstak van batterijproducenten en hun inputs*

(738) Naast degene vermeld in overweging 736, heeft de Commissie verschillende juridische bronnen geïdentificeerd die wijzen op overheidssteun voor de bedrijfstak van batterijproducenten en hun input, met als uiteindelijk doel deze sectoren te ontwikkelen ten behoeve van producenten van batterijvoertuigen. Uit deze bronnen blijkt duidelijk de sterke inmenging en controle van de centrale overheid in de sector batterijen en inputs voor batterijen, met betrekking tot productie, verkoopdoelstellingen en prijsmaatregelen. Dit is niet louter een regelgevingskader voor de leveranciers van inputs, maar een kader waarin leveranciers van inputs de bevoegdheden krijgen waarmee ze overheidsfuncties konden ontwikkelen met betrekking tot het op de markt brengen en de levering van inputs (d.w.z. batterijen en lithium), om zo de relevante overheidsdoelstelling om de sector voertuigen op nieuwe energiebronnen, waar batterijvoertuigen deel van uitmaken, te ontwikkelen. Maatregelen ter ondersteuning van LFP en batterijen tonen aan dat het de bedoeling is de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ontwikkelen door de upstreaminputs te ondersteunen. Dankzij de steun van de Chinese overheid krijgen de leveranciers van inputs de middelen om hun publieke taken uit te voeren, namelijk de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

(739) De Commissie onderzocht ook of producenten van batterijen ook financiële steun ontvingen van de Chinese overheid waarmee zij het nationale beleid konden uitvoeren en als overheidsinstanties konden optreden. Gezien de beperkte informatie waarover de Commissie beschikte als gevolg van niet-medewerking, moest de Commissie zich baseren op de beschikbare feiten. In dit verband baseerde de Commissie zich op openbaar beschikbare informatie over CATL en op de informatie die door de batterijproducenten werd verstrekt in verband met de Geely Group en de SAIC Group.

(740) Uit de beschikbare informatie met betrekking tot CATL bleek dat zij een winstgevende en invloedrijke onderneming kon worden dankzij overheidssteun en de kenmerken van de Chinese binnenlandse markt. In het bijzonder wijzen openbare bronnen erop dat de overheidsfinanciering tot 2020 gelijk was aan een vijfde van haar netto-inkomen ([297]). Deze steun werd bevestigd door een recentere publicatie waaruit bleek dat "CATL 5,72 miljard yuan (790 miljoen dollar) ontving in 2023, meer dan het dubbele van het cijfer van het jaar daarvoor", wat goed was voor "13 % van de nettowinst" ([298]).

(741) De Commissie stelde ook vast dat de aan de Geely Group en SAIC Group verbonden batterijproducenten die de vragenlijst hadden ingevuld ook profiteerden van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies, zoals preferentiële financiering, programma's voor vrijstelling en vermindering van belastingen, en subsidies. Dit komt ook overeen met de bevindingen van de Commissie, beschreven in overweging 735.

(742) Bij gebrek aan medewerking van niet-verbonden LFP-leveranciers, kon de Commissie niet nagaan of LFP-leveranciers ook van overheidssteun profiteerden op dezelfde wijze als de batterijproducenten. Toch kon de Commissie, gezien het toepasselijke regelgevingskader en nationale beleid, de conclusie trekken dat LFP-producenten, op dezelfde wijze als batterijproducenten, profiteerden van financiële overheidssteun in verschillende vormen.

(743) Bijgevolg concludeerde de Commissie dat de Chinese overheid de batterijproducenten en LFP-producenten kunstmatig financieel boven water hield, om hen in staat te stellen hun overheidsgezag uit te oefenen om batterijen en LFP tegen een minder dan toereikende beloning te verkopen aan Chinese producenten van batterijvoertuigen.

b) *Maatregelen van de Chinese overheid met betrekking tot de prijsstelling van batterijen en kostenverlagingen voor de bedrijfstak voor batterijvoertuigen*

(744) De Chinese overheid voerde verschillende maatregelen uit om ervoor te zorgen dat de batterijen en de inputs daarvoor tegen goedkope prijzen aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen zouden worden geleverd. Bovendien zorgde de Chinese overheid ervoor dat de overeenkomstige kosten voor de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van zulke belangrijke inputs voor de productie van batterijvoertuigen zouden worden verlaagd. Deze maatregelen waren duidelijk in het voordeel van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Dit wordt onder andere door de volgende documenten aangetoond.

(745) Specifieke instructies over de kosten van batterijen waren al opgenomen in het plan voor voertuigen op nieuwe energiebronnen 2012-2020, waarin werd bepaald dat modules voor tractiebatterijen tegen 2015 minder dan 2 yuan/wattuur zouden mogen kosten, en dat deze kosten verder zouden moeten worden verlaagd tot minder dan 1,5 yuan/wattuur in 2020 ([299]). In het plan werd ook de opdracht gegeven voor de oprichting van twee of drie toonaangevende ondernemingen op het gebied van tractiebatterijen met een productie- en verkoopcapaciteit van meer dan 10 miljard wattuur, en voor de oprichting van twee of drie ondernemingen die verantwoordelijk zijn voor de productie van cruciale onderdelen, zoals positieve en negatieve elektroden, elektrolyten en andere belangrijke materialen ([300]). Het plan laat zien hoe de overheid een cruciale rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van de bedrijfstak, door "vast te houden aan de combinatie van overheidssturing en marktwerking". In de beginperiode zal de overheid met name "een actieve rol vervullen bij de planningsrichtsnoeren en beleidsstimulansen, wetenschappelijke en technologische en industriële middelen vergaren, de ontwikkeling en productie van energiezuinige en door nieuwe energie aangedreven voertuigen aanmoedigen en het verbruik op de markt aansturen" ([301]). Dit moest worden gerealiseerd door de toewijzing van centrale middelen, preferentieel belastingbeleid en steun van financiële instellingen ([302]).

(746) Het actieplan voor batterijen 2017, dat is ontwikkeld in overeenstemming met de doelstellingen van Made in China 2025, bevat drie hoofdtaken: ten eerste, "de kosten verder te verlagen en te zorgen voor de levering van hoogwaardige tractiebatterijen vóór 2018"; ten tweede wordt ernaar gestreefd "tegen 2020 een systeemspecifieke energiedichtheid van 260 wattuur/kilogram te bereiken en de kosten terug te brengen tot minder dan 1 yuan/wattuur; en ten derde tegen 2025 een energiedichtheid van 500 wattuur/kilogram te bereiken".

([297]) Zie het jaarverslag van CATL 2020, en ook: *Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries* ("Waarom een Chinese onderneming batterijen voor elektrische auto's domineert"), The New York Times, 22 december 2021, beschikbaar op 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]) Afdeling 5, punt 1, plan voor voertuigen op nieuwe energiebronnen 2012-2020.

([300]) Afdeling 2, punt 2, plan voor voertuigen op nieuwe energiebronnen 2012-2020.

([301]) Afdeling 2, punt 2, plan voor voertuigen op nieuwe energiebronnen 2012-2020.

([302]) Afdeling 5, punten 2 en 3, plan voor voertuigen op nieuwe energiebronnen 2012-2020.

(747) In dit verband blijkt uit het bewijsmateriaal over prijsplafonds dat de levering van goederen die door de Chinese overheid worden gereguleerd, een overheidsfunctie wordt die vervolgens wordt uitgevoerd door de leveranciers van inputs die als overheidsinstanties optreden. De Chinese overheid stelt zeer specifieke kwalitatieve ontwikkelingsdoelstellingen om marktstabiliteit te bereiken en de kosten terug te dringen. Daarom moet de groei van de bedrijfstak voor batterijen worden "gecoördineerd" ([303]) en wordt de O&O gericht op de verbetering van lithiumiontractiebatterijen ([304]), de belangrijkste soort batterij die voor batterijvoertuigen wordt gebruikt. Om deze doelstellingen te bereiken voorzag het actieplan voor batterijen 2017 in een "uitbreiding van de beleidssteun" ([305]). Deze beleidsondersteuning omvat de "sturende rol van de overheid" en de "vrijstelling van accijnzen als het tractiebatterijproduct daarvoor in aanmerking komt; [o]ndernemingen op het gebied van tractiebatterijen komen in aanmerking voor belastingvoordelen zoals die voor hoogtechnologische ondernemingen, technologieoverdracht en technologieontwikkeling" ([306]).

(748) Het actieplan voor batterijen 2017 heeft ook betrekking op de relatie tussen de overheid en brancheorganisaties, zoals benadrukt in afdeling 4, punt 3, van het plan, door "de rol van brancheorganisaties en andere organisaties te optimaliseren en door uitwisseling en samenwerking op het gebied van […] beleidsmaatregelen en voorstellen de zelfdiscipline van de bedrijfstak te versterken en de gecoördineerde ontwikkeling van hoogwaardige batterijen en aanverwante bedrijfstakken te bevorderen". De rol van de branchеverenigingen in het Chinese economische systeem zal worden onderzocht in overweging 778.

(749) Bovenal blijkt het overheidsingrijpen in de hele toeleveringsketen en haar doel om de prijzen te verlagen ten gunste van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen duidelijk uit de kennisgeving over de bedrijfstak voor batterijen, waarin een samenwerking wordt beoogd tussen upstream- en downstreamactoren "om de verwachtingen te stabiliseren, de hoeveelheid en de prijs te verduidelijken, het aanbod te waarborgen en een win-winsamenwerking te realiseren" ([307]). De kennisgeving over de bedrijfstak voor batterijen geeft de departementen die toezicht houden op de lokale markten de opdracht om "het toezicht te versterken en streng onderzoek te verrichten naar massaal opkopen, woekerprijzen, oneerlijke concurrentie en andere gedragingen upstream en downstream in de bedrijfstak voor lithiumbatterijen, en deze aan te pakken, teneinde de marktorde te handhaven" ([308]).

(750) Dit geeft verder aan hoe wijdverbreid de inmenging van de Chinese overheid is en zij er proactief voor zorgt dat de prijzen in de toeleveringsketen voor batterijen naar beneden moeten worden bijgesteld, om de marktstabiliteit te bevorderen in het voordeel van producenten van batterijvoertuigen. De Chinese overheid heeft de levering van deze goederen tegen een bepaalde prijs dan ook als een overheidsfunctie aangemerkt, die op haar beurt door overheidsinstanties wordt uitgevoerd.

(751) De overheidsinmenging in de binnenlandse grondstoffenprijzen komt ook tot uiting in de persverklaringen van het MIIT. Tijdens een persconferentie in april 2022 in Peking over de prijsstijgingen van grondstoffen die in elektrische auto's worden gebruikt, bevestigde een woordvoerder van het MIIT dat "we [de prijzen van grondstoffen] zo snel mogelijk terug zullen dringen tot een redelijk niveau", dat "het ministerie de ontwikkeling van lokale hulpbronnen in de VRC zal helpen versnellen", en dat "de stabiele werking van de sector onder grote druk staat die alle betrokken partijen samen moeten aanpakken ([309]). Dit was een vervolg op een symposium dat in maart 2022 werd gehouden door het MIIT, het departement voor de bedrijfstak voor grondstoffen en het eerste departement voor de bedrijfstak voor apparatuur van het MIIT, samen met het departement prijsstelling van de NDRC en de overheidsadministratie voor marktregulering over de prijsstijgingen van upstreammaterialen voor hoogwaardige batterijen ([310]). De China Nonferrous Metals Industry Association (CNMIA), de China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) en de China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance (CAPBIIA) en andere brancheorganisaties, evenals relevante personen die verantwoordelijk zijn voor belangrijke upstream- en downstreamondernemingen op het gebied van de ontwikkeling van lithiumbronnen, de productie van lithiumzout, kathodematerialen, hoogwaardige batterijen en andere industriële ketens, woonden de bijeenkomst bij ([311]).

([303]) Afdeling 1, punt 2, actieplan voor batterijen 2017.
([304]) Afdeling 2, punt 2, actieplan voor batterijen 2017.
([305]) Afdeling 4, punt 1, actieplan voor batterijen 2017.
([306]) Afdeling 4, punt 1, actieplan voor batterijen 2017.
([307]) Zie punt 2 van de kennisgeving over de bedrijfstak voor batterijen.
([308]) Idem.
([309]) *Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry* ("Het ministerie wil prijsstijgingen voor de auto-industrie stabiliseren"), Staatsraad van de Volksrepubliek China, 25 april 2022. Beschikbaar op: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Beschikbaar op: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) Beschikbaar op: https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) Kostenreductie wordt vooral benadrukt in de door de overheid opgelegde richtlijnen voor de bedrijfstak voor lithiumionbatterijen; de gestandaardiseerde voorwaarden van 2021 stellen technische normen voor, zoals een minimale energiedichtheid van batterijpacks van 180 Wh/kg ([312]), en om "ondernemingen te begeleiden bij het verminderen van het aantal productieprojecten dat alleen de productiecapaciteit uitbreidt, het versterken van technologische innovatie, het verbeteren van de productkwaliteit en het verlagen van de productiekosten" ([313]).

(753) De Commissie stelde ook vast dat sommige grondstoffen die bij de productie van batterijen worden gebruikt, bij uitvoer aan uitvoerbeperkingen zijn onderworpen, zoals uitvoercontrolemaatregelen en geen terugbetaling van de binnenlandse btw. Het verklaarde beleidsdoel van deze maatregelen is om de uitvoer ervan te ontmoedigen en een binnenlands overaanbod te creëren, zodat er goedkope binnenlandse prijzen en voldoende hoeveelheden zijn ten voordele van de binnenlandse downstreambedrijfstakken, waaronder producenten van batterijvoertuigen.

(754) Dienaangaande concludeerde de Commissie dat LFP, de soort lithium die in batterijen wordt gebruikt, niet onderworpen aan de btw-terugbetaling van 13 % bij uitvoer, waardoor de binnenlandse prijs van deze grondstof kunstmatig lager wordt voor binnenlands verbruik.

(755) Sinds 2006 legt de Chinese regering tijdelijke uitvoerbeperkingen op aan grafietgerelateerde goederen met het "besluit inzake de tijdelijke uitvoercontrole van grafietgerelateerde producten" (aankondiging nr. 50 [2006]) ([314]). In het besluit worden zeven soorten grafietgerelateerde producten ([315]) aan tijdelijke uitvoercontrolemaatregelen onderworpen. De tijdelijke uitvoercontrolemaatregelen werden ingetrokken bij de aankondiging "optimalisering en aanpassing van de tijdelijke uitvoercontrolemaatregelen voor grafietproducten" (aankondiging nr. 39 [2023]) ([316]), die op 20 oktober 2023 werd gepubliceerd en vanaf 1 december 2023 van kracht is. Tegelijkertijd voegt het beleid twee nieuwe soorten grafietproducten toe aan de uitvoercontrolelijst. Grafiet is ook onderworpen aan uitvoerbeperkingen in de vorm van geen terugbetaling van de binnenlandse btw van 13 % bij uitvoer ([317]).

(756) De Commissie stelde ook vast dat sommige soorten koper onderworpen zijn aan een uitvoerrecht van 30 % in het kader van het "tariefaanpassingsplan voor 2022" ([318]) en het "tariefaanpassingsplan voor 2023" ([319]). Daarnaast wordt een voorlopige uitvoerbelasting van 5-15 % geheven op basis van de relevante GS-code.

(757) Ten slotte heeft de Commissie ook vastgesteld dat de VRC zijn bedrijfstak voor zeldzame aardmetalen, die ook nodig is voor de productie van batterijen voor batterijvoertuigen, consolideert om onder meer de prijsniveaus onder controle te houden en strategische, economische en duurzaamheidsdoelstellingen te verwezenlijken. Met name in december 2021 fuseerden drie staatsentiteiten tot de China Rare Earth Group Co. Ltd., die ongeveer 62 % van de totale leveringen van zware zeldzame aardmetalen in de VRC voor zijn rekening neemt ([320]). Bijgevolg heeft de overheid op nationaal niveau andere maatregelen genomen, zoals het opleggen van uitvoerbeperkingen, met hetzelfde doel om het aanbod aan binnenlandse producenten te vergroten met laaggeprijsde en beschikbare grondstoffen die nodig zijn om onder meer batterijvoertuigen te produceren.

c) *Conclusie*

(758) Concluderend tonen de richtlijnen, adviezen en besluiten van de overheid met betrekking tot de bedrijfstak voor batterijvoertuigen aan dat zij de ontwikkeling en verbetering van de bedrijfstak wil aansturen door middel van kostenreductie en een stabiel aanbod van belangrijke inputs. Bovendien heeft de overheid een duidelijk en constant controle- en monitoringsysteem op de prijsstelling van batterijen en de inputs daarvoor opgezet, om ervoor te zorgen dat de bedrijfstak voor batterijvoertuigen deze tegen goedkope prijzen en in voldoende hoeveelheden kan inkopen.

([312]) Zie afdeling III, punt 1 van de gestandaardiseerde voorwaarden.
([313]) Zie afdeling I, punt 3 van de gestandaardiseerde voorwaarden.
([314]) Beschikbaar op http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) GS-codes: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 en 8545900000.
([316]) Beschikbaar op http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Zie GS-codes: 38011000 op https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Beschikbaar op http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, zie bewijsstuk 7.
([319]) Beschikbaar op https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, zie bewijsstuk 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/.

(759) Uit al het bovenstaande blijkt dat de Chinese overheid op centraal en lokaal niveau een aantal beleidsmaatregelen en maatregelen heeft vastgesteld die gericht zijn op leveranciers van batterijen en inputs, om uiteindelijk de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ondersteunen. Al deze inputs vormen een aanzienlijk deel van de productiekosten van batterijvoertuigen. Als gevolg van dit beleid stelt de Chinese overheid doelstellingen vast om te zorgen voor een stabiele en ruime aanvoer van deze batterijen en inputs, gekoppeld aan goedkopere prijzen, ten gunste van producenten van batterijvoertuigen in de vorm van een aanzienlijke kostenverlaging, waardoor zij batterijvoertuigen tegen goedkopere prijzen kunnen verkopen, ook op de markt van de Unie. Het bewijs van de financiële steun die aan producenten van batterijen wordt verleend, werd behandeld in de overwegingen 739 tot en met 743.

1) *Relatie tussen leveranciers van inputs en de Chinese overheid*

(760) Na een analyse van het wettelijke en economische kader waarbinnen de leveranciers van inputs opereren, dat sterk bepaald wordt door de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid om de bedrijfstak voor batterijvoertuigen via leveranciers van inputs te ontwikkelen, heeft de Commissie ook de kenmerken van de Chinese binnenlandse markt voor batterijen, het bewijs van de aanwezigheid van de staat in/eigendom van leveranciers van inputs en andere aanwijzingen dat de Chinese overheid betekenisvolle zeggenschap over die entiteiten uitoefende (waaronder hun organisatorische kenmerken, ketens van beslissingsbevoegdheid en de algemene relatie met de Chinese overheid) geanalyseerd.

(761) De Commissie verzamelde eerst informatie over de *structuur van de binnenlandse markt voor batterijen*. Zoals beschreven in afdeling 3.3.1.2, verleende de Chinese overheid geen medewerking met betrekking tot de leveranciers van inputmaterialen die actief zijn op de Chinese binnenlandse markt, met inbegrip van leveranciers van batterijen voor batterijvoertuigen, en verstrekte zij geen duidelijkheid of cruciale informatie over de binnenlandse markt voor batterijen. Daarom moest de Commissie haar conclusies overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening baseren op de beschikbare gegevens.

(762) In dit verband baseerde de Commissie zich op vier informatiereeksen, d.w.z. de informatie in het Rhodium-verslag ([321]), de geografische balans van de batterijcelmarkt zoals gepresenteerd door Benchmark Mineral Intelligence ("BMI") ([322]), een verslag van de China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance ([323]) en de informatie die is verstrekt door de in de steekproef opgenomen groepen die batterijen aankochten.

(763) Uit de informatie in het Rhodium-verslag blijkt dat "met uitzondering van LG Energy Solution, de Chinese markt van batterijen voor elektrische voertuigen door binnenlandse spelers wordt gedomineerd" ([324]). Meer in het bijzonder blijkt uit het verslag dat Chinese batterijfabrikanten in staatsbezit in 2021 een marktaandeel van 88 % hadden op de Chinese binnenlandse markt, waarbij een marktaandeel van slechts 4 % voor buitenlandse batterijfabrikanten overbleef. Voor de overige 8 % werd het land van herkomst niet vermeld. Maar gezien het beperkte aandeel grote buitenlandse leveranciers van batterijen op de Chinese markt en bij gebrek aan medewerking van de Chinese overheid, concludeerde de Commissie dat de andere producenten ook in Chinese handen zijn. In hetzelfde verslag wordt ook vastgesteld dat CATL in 2020 ruim 52 % van de Chinese markt in handen had. Bij gebrek aan informatie die op het tegendeel wees, concludeerde de Commissie dat deze bevindingen ook tijdens het onderzoektijdvak geldig waren.

(764) De Commissie stelde ook vast dat de tien geïdentificeerde batterijproducenten in het Rhodium-verslag ofwel leden van de CBIA (of van de uitvoerende raad ervan), of van de CIAPS waren of gedeeltelijk in staatsbezit waren. Hoewel de leden van de CBIA en de CIAPS goed waren voor ruim 86 % van het marktaandeel, hadden de leden die vicevoorzitter waren of op enig moment deel uitmaakten van de uitvoerende raad, een marktaandeel van ruim 62 % in 2021. In het verslag werd ook aangegeven dat er sprake was van een reeks maatregelen die erop gericht waren Chinese binnenlandse batterijleveranciers te begunstigen ([325]).

([321]) *Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries* ("Verstoringen op de internationale markten en China: overheidssteun voor batterijen voor elektrische voertuigen"), Rhodium Group, december 2022 (hierna "Rhodium-verslag"), blz. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.

([323]) Zie het verslag van de China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance dat werd gepubliceerd op 11 januari 2024, en vermeld op 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]) Rhodium-verslag, blz. 41.

([325]) Rhodium-verslag, blz. 58.

(765) Uit de door BMI gepresenteerde geografische balans van de batterijcelmarkt ([326]) blijkt dat de Chinese batterijtoelevering goed was voor ruim 170 % van de lokale vraag in 2022 en 2023, waarbij ook werd gewezen op een duidelijke dominantie van de Chinese batterijproducten op hun lokale markt.

(766) Bovendien werd in het verslag van de China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance aangegeven dat ongeveer 97 % van het marktaandeel van de geïnstalleerde capaciteit van 2023 ([327]) in handen was van Chinese binnenlandse batterijproducenten. De Chinese batterijproducerende leden van de CBIA waren goed voor ten minste 66 % van het marktaandeel, terwijl BYD, de op een na grootste producent met 27 % van de geïnstalleerde capaciteit in de VRC in 2023, deel uitmaakt van de CIAPS. Eén onderneming, China Aviation Lithium Battery (CALB), was zowel lid van de uitvoerende raad van de CBIA als een staatsbedrijf. CATL alleen al was goed voor meer dan 40 % van de totale geïnstalleerde capaciteit in de VRC in 2023 en zetelt in de uitvoerende raad van de CBIA.

(767) De Commissie merkt ook op dat de CBIA en de CIAPS niet de volledige lijst van hun leden online publiceren. De Commissie kon vaststellen dat ondernemingen lid waren van de CBIA, de CIAPS en andere brancheorganisaties door hun jaarverslagen en andere online beschikbare informatie te raadplegen, zoals een lijst van de leden van hun uitvoerende organen. Bij gebrek aan door de Chinese overheid verstrekte informatie alsook officiële openbare gegevens met betrekking tot de volledige ledenlijst van de CBIA en de CIAPS, trok de Commissie de conclusie dat zelfs nog meer batterijleveranciers lid van deze verenigingen zouden kunnen zijn.

(768) Hoewel er geen conclusie kon worden getrokken met betrekking tot de waarde van de door de SAIC Group gedane batterijaankopen als gevolg van zijn niet-medewerking, stelde de Commissie uiteindelijk vast dat de batterijleveranciers die hij rapporteerde, allemaal in de VRC waren gevestigd. De Geely Group deed minstens 65 % van zijn aankopen bij ondernemingen die ofwel lid waren van de CBIA of de CIAPS, of gedeeltelijk in staatsbezit waren. Wat de SAIC Group betreft, blijkt uit de informatie in het dossier, hoewel er geen informatie over de waarde of de omvang van aankopen kon worden geverifieerd, dat zijn vier belangrijkste batterijleveranciers deels direct of indirect in staatsbezit waren, lid waren van de CBIA of daarmee nauw verbonden waren door middel van een van de aandeelhouders van de leverancier (CATL).

(769) Op basis van het bovenstaande concludeerde de Commissie dat de binnenlandse markt in de VRC bijna uitsluitend wordt bediend door binnenlandse batterijleveranciers. Deze leveranciers zijn in grote meerderheid lid van verenigingen zoals de CBIA en de CIAPS en/of zijn in staatsbezit.

(770) De Commissie heeft de relatie tussen de Chinese overheid en de batterijleveranciers verder onderzocht om vast te stellen of de overheid betekenisvolle zeggenschap uitoefende over de betrokken entiteiten en hun gedragingen op de markt. De rol van de verenigingen is cruciaal om te laten zien hoe de Chinese overheid via de verenigingen zorgt voor de uitvoering van haar beleidsdoelstellingen om de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ontwikkelen.

(771) Bij gebrek aan informatie van de Chinese overheid betreffende het aantal en overige informatie over de formele indicatoren voor eigendom van en zeggenschap over de binnenlandse leveranciers van batterijen voor batterijvoertuigen door de staat, moest de Commissie zich overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening baseren op de beschikbare gegevens. Voor dit doel heeft de Commissie de situatie geanalyseerd van de batterijleveranciers in de twee niet-geïntegreerde in de steekproef opgenomen groepen (de Geely Group en de SAIC Group). Zoals eerder vermeld, heeft de Chinese overheid niet de gevraagde informatie verstrekt over de eigendom van en de zeggenschap over de batterijleveranciers en/of de verenigingen van batterijproducenten. Bovendien hebben de niet-verbonden batterijleveranciers van de Geely Group en SAIC Group de vragenlijst niet ingevuld en geen informatie verstrekt over eigendom en zeggenschap door de Chinese overheid. De Commissie moest deze informatie daarom in het publieke domein verzamelen. Toen de Commissie geen informatie in het publieke domein kon vinden, moest zij conclusies trekken op basis van artikel 28 van de basisverordening.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.
([327]) Zie voetnoot 323, tabel 4.

(772) Ook al kon er geen informatie over de aankoopwaarde of het volume geverifieerd worden, bleek met betrekking tot de SAIC Group uit de informatie in het dossier dat de vier belangrijkste batterijleveranciers van de SAIC Group, die goed waren voor een groot deel van zijn batterijaankopen, gedeeltelijk direct of indirect staatseigendom waren. Wat de Geely Group betreft, bleken drie van de veertien batterijleveranciers gedeeltelijk in staatsbezit te zijn. Een groot deel van de batterijleveranciers van de Geely Group en de SAIC Group bleken ook deel uit te maken van brancheorganisaties. Bovendien stelde de Commissie ook vast dat van de tien grootste geïdentificeerde batterijproducenten die in het Rhodium-verslag ([328]) worden genoemd en die in 2020 actief waren op de binnenlandse markt van de VRC, er ten minste zeven gedeeltelijk in staatsbezit waren.

(773) Zoals reeds vermeld in overweging 763, vertegenwoordigden de batterijleveranciers die lid waren van de CBIA of de CIAPS in 2020 ruim 86 % van het marktaandeel in de VRC. CALB zetelde in de uitvoerende raad van de CBIA en was ook een staatsbedrijf (overweging 765). CATL, een belangrijke speler op de Chinese markt, in 2020 goed voor 52 % van de totale binnenlandse markt van de VRC, is een directe en indirecte (via joint ventures) leverancier aan de Geely Group en de SAIC Group, en zetelde ook in de uitvoerende raad van de CBIA.

(774) Bij gebrek aan medewerking van de Chinese overheid moest de Commissie zich baseren op openbaar beschikbare informatie om te bepalen welke van deze leveranciers lid zijn van verenigingen. De Commissie merkte op dat de CBIA en de CIAPS de volledige ledenlijst niet online publiceren. De Commissie kon echter vaststellen dat ondernemingen lid waren van de CBIA, de CIAPS en andere brancheorganisaties door hun jaarverslagen en andere online beschikbare informatie te raadplegen, zoals een lijst van de leden van hun uitvoerende organen. Bij gebrek aan informatie verstrekt door de Chinese overheid en aan officiële openbare gegevens die de volledige lijst van leden van de CBIA en de CIAPS bestrijken, concludeerde de Commissie dat waarschijnlijk nog meer leveranciers lid zijn van deze verenigingen.

(775) Bovendien publiceert de CBIA alleen de lijst van leden die zetelen in de uitvoerende raad en van "nieuwe leden". Tot deze laatste behoren de leden die sinds maart 2017 zijn toegetreden, terwijl de vereniging in 1988 is opgericht. Volgens informatie die online beschikbaar is, heeft de vereniging meer dan 500 groepsleden ([329]). De Commissie zocht informatie over de leden die waren opgenomen in de onvolledige lijst die online beschikbaar was en ontdekte dat enkele daarvan staatsbedrijven waren, waaronder niet alleen grondstoffenleveranciers en batterijfabrikanten, maar ook investeringsfondsen in staatseigendom en onderzoeksinstituten. Op grond hiervan concludeerde de Commissie dat de Chinese overheid directe zeggenschap kon uitoefenen over entiteiten die een breed scala van essentiële actoren bestrijken, die niet alleen actief zijn in de sector batterijen en voor batterijen benodigd lithium, maar in de sector batterijvoertuigen als geheel. Het feit dat verschillende actoren in de gehele toeleveringsketen van batterijvoertuigen lid zijn van de CBIA is extra bewijs dat de Chinese overheid een kader heeft opgezet dat alle niveaus van de toeleveringsketen omvat.

(776) De Commissie heeft de statuten van de CBIA en de CIAPS geanalyseerd om de mate van overheidscontrole over de verenigingen en hun leden te beoordelen. Voor dit doel moest de Commissie zich overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening volledig baseren op de beschikbare gegevens vanwege de weigering van de Chinese overheid om informatie te verstrekken over de kenmerken van haar markt en de verenigingen waarover de Commissie informatie had gevraagd, waaronder zowel de CBIA als de CIAPS (overweging 279).

(777) In haar opmerkingen over de toepassing van artikel 28, zoals uiteengezet in overweging 282, ontkende de Chinese overheid ook maar enige zeggenschap te hebben over de CBIA of formele banden te hebben met de vereniging. Uit het onderzoek bleek echter dat de verklaring van de Chinese overheid dat zij geen zeggenschap had over de CBIA, en dat de vereniging geen formele banden heeft met de Chinese overheid, feitelijk onjuist was. Integendeel, de Commissie heeft vastgesteld dat de Chinese overheid zeggenschap uitoefent over de CBIA, en ook over de CIAPS.

([328]) Rhodium-verslag, blz. 58.
([329]) Zie 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) In de eerste plaats is de CBIA een branchevereniging onder direct bestuur van de Staatsraad. De Staatsraad is het uitvoerende orgaan van het Nationale Volkscongres en het hoogste bestuursorgaan in de VRC. De raad bestaat uit een beperkt aantal mensen, waaronder de premier, vicepremiers en de secretaris-generaal. In artikel 3 van de statuten ([330]) van de CBIA is ook bepaald dat de vereniging "het algehele leiderschap van de Communistische Partij van China volgt en […] organisaties van de Communistische Partij van China opricht om partijactiviteiten uit te voeren en de noodzakelijke voorwaarden te scheppen voor de activiteiten van partijorganisaties". De CBIA is dus geen onafhankelijke vereniging die is opgericht door marktpartijen en die handelt volgens de beginselen van de vrije economie, maar een entiteit die wordt geleid door de Chinese overheid en door haar wordt aangestuurd via de Staatsraad en dus verantwoordelijk is voor het verwezenlijken van de doelstellingen van het overheidsbeleid die door de Chinese overheid zijn vastgesteld.

(779) Veel Chinese brancheorganisaties definiëren hun rol in hun statuten als het slaan van een brug tussen de overheid en hun leden. In de maatregelen voor uitgebreid toezicht op brancheorganisaties en kamers van koophandel van de NDRC, het ministerie van Burgerzaken, en acht andere departementen in 2016 werd opgeroepen tot de oprichting van partijorganisaties in brancheorganisaties en kamers van koophandel, en de opneming van eisen inzake partijopbouw ([331]) in de statuten van de brancheorganisaties. Ondanks het feit dat de NDRC in 2019 startte met de aangekondigde taak van de institutionele scheiding van brancheorganisaties en kamers van koophandel van de overheid, werd in de adviezen ([332]) die de NDRC in dit verband uitbracht, formeel voorzien in een scheiding van instellingen, functies, financiële activa enz., waarmee er niet alleen voor werd gezorgd dat brancheorganisaties financieel afhankelijk bleven van de overheidsinstanties, maar ook dat de CCP de volledige controle over hen zou houden: "De werkorganen voor partijopbouw van maatschappelijke organisaties op alle niveaus [...] moeten concrete richtsnoeren versterken, partijopbouw intensief bevorderen in losgekoppelde brancheorganisaties en kamers van koophandel, [...] het leiderschap van de Partij over brancheorganisaties en kamers van koophandel uitgebreid versterken, en ervoor zorgen dat de werkzaamheden van de Partij niet worden onderbroken en dat de rol van partijorganisaties niet wordt verzwakt in het ontkoppelingsproces. [...] De werkorganen voor partijopbouw van maatschappelijke organisaties op alle niveaus dringen er bij brancheorganisaties en kamers van koophandel op aan het vereiste inzake partijopbouwende werkzaamheden op te nemen in hun statuten, ter aanvulling van de werkmechanismen die ervoor moeten worden dat partijorganisaties deelnemen aan de besluitvorming over belangrijke kwesties en om het bestuur te standaardiseren" ([333]). De adviezen zorgden er ook voor dat de brancheorganisaties financieel afhankelijk werden van overheidsinstanties en dat de CCP volledige controle over hen had ([334]).

(780) In de tweede plaats wordt de uitvoerende macht van de CBIA uitgeoefend door de raad van bestuur, die door de algemene vergadering, die bestaat uit alle leden van de vereniging, wordt gekozen uit de aangesloten ondernemingen (artikel 21 van de statuten). De Chinese overheid is ook volledig betrokken bij de selectie van de kandidaten voor de raad van bestuur. Volgens artikel 22 van de statuten van de CBIA bestaat de commissie die belast is met de selectie van de kandidaten uit "vertegenwoordigers van de raad van toezicht" en "vertegenwoordigers van de partijorganisatie". Indien de raad van bestuur niet bijeen kan komen, worden de leden van het comité rechtstreeks geselecteerd door het leiderschapskantoor belast met partijopbouw. Partijopbouwende organen zijn verantwoordelijk voor alle activiteiten die verband houden met de verspreiding van de ideologie van de partij. Volgens de adviezen over de uitvoering van de hervorming om brancheorganisaties en kamers van koophandel los te koppelen van de bestuursorganen (hiernaar verwezen als "adviezen over de brancheorganisaties"), zullen partijopbouwende werkorganen van maatschappelijke organisaties "het leiderschap van de partij over brancheorganisaties en kamers van koophandel breed versterken, en ervoor zorgen dat het werk van de partij niet wordt onderbroken en de rol van partijorganisaties in het ontkoppelingsproces niet wordt verzwakt. [...] De werkorganen voor partijopbouw van maatschappelijke organisaties op alle niveaus dringen er bij brancheorganisaties en kamers van koophandel op aan het vereiste inzake partijopbouwende werkzaamheden op te nemen in hun statuten, ter aanvulling van de werkmechanismen die ervoor moeten worden dat partijorganisaties deelnemen aan de besluitvorming over belangrijke kwesties en om het bestuur te standaardiseren" ([333]). De

([330]) Statuten van de China Battery Industry Association (hierna "statuten CBIA"), beschikbaar op: http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Partijopbouw kan divers zijn en is uiteindelijk gericht op het uitbreiden van de invloed van de partij in ondernemingen, verenigingen, overheden enz. Een officiële definitie van partijopbouw is hier beschikbaar: http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html "De inhoud van partijopbouwende werkzaamheden is relatief rijk, met inbegrip van een reeks taken zoals politieke opbouw, ideologische opbouw, organisatorische opbouw, stijlopbouw, opbouw van discipline, de strijd tegen corruptie, en systeemopbouw."

([332]) Adviezen over de uitvoering van de hervorming om brancheorganisaties en kamers van koophandel los te koppelen van de bestuursorganen, NDRC, het ministerie van Burgerzaken e.a., 14 juni 2019; beschikbaar op: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) Afdeling 4 van de NDRC-adviezen.

([334]) Zie het verslag over de VRC – afdeling 2.3.3, blz. 24-25 en punt 3, 2), van de NDRC-adviezen, volgens welke bestuursorganen worden aangemoedigd om diensten in te kopen van gekwalificeerde brancheorganisaties.

([335]) Zie afdeling 2.3.3 van het verslag over de VRC, blz. 25-26, en ook afdeling 4 van de aanbevelingen van de NDRC.

algemene ledenvergadering, die bestuurders aanstelt en ontslaat, moet ook worden bijeengeroepen met goedkeuring van het leiderschapskantoor belast met partijopbouw. De invloed van de overheid op de dagelijkse activiteiten van de vereniging wordt verder benadrukt in artikel 36 van de statuten, dat bepaalt dat de verantwoordelijke personen bij de vereniging "het leiderschap van de CCP zullen volgen, het socialisme met Chinese kenmerken zullen steunen, de lijn, de beginselen en het beleid van de partij resoluut zullen uitvoeren en over goede politieke eigenschappen zullen beschikken". De personen die de leiding hebben over de vereniging zijn onder meer de voorzitter, drieëntwintig vicevoorzitters en een secretaris-generaal. Verschillende staatsbedrijven worden tevens benoemd tot vicevoorzitters. Op grond van het bovenstaande staat de CBIA niet alleen onder het bestuur van de Staatsraad, maar blijft de Chinese overheid ook de controle uitoefenen over het bestuur van de CBIA en over de belangrijkste personen die verantwoordelijk zijn voor de activiteiten van de CBIA.

(781) Bovendien wordt in artikel 46, lid 5, van de statuten bepaald dat de raad van toezicht problemen bij de activiteiten van de vereniging meldt bij de leiderschapskantoren belast met partijopbouw en de departementen belast met het bestuur van de bedrijfstak. Er zij aan herinnerd dat DS379, met betrekking tot de Chinese handelsbanken in staatseigendom, de informatie die relevant is voor de beoordeling of een entiteit een overheidsinstantie is, ook bewijsmateriaal omvatte waaruit bleek dat de bestuurders door de overheid waren aangesteld, waardoor de CCP aanzienlijke invloed behield bij de selectie van deze bestuurders, zoals uiteengezet in overweging 415.

(782) De relatie tussen de CBIA en de Chinese overheid wordt verder bevestigd in NDRC-verslagen ([336]) en online persartikelen. In een verslag van het achtste ledencongres van de CBIA dat in 2020 in Peking werd gehouden, benadrukte Zhang Chonghe, voorzitter van de China National Light Industry Council ("CNLIC"), waarvan de CBIA deel uitmaakt en waarvan zij richtsnoeren krijgt ([337]), dat de CBIA heeft gefungeerd als "een goede assistent van de overheid" ([338]), en waarin onder meer het indienen van wijzigingen in het industriebeleid en het weergeven van behoeften van ondernemingen aan de overheid als verwezenlijkingen worden genoemd. Op dezelfde wijze als de CBIA staat de CNLIC onder het beheer van de SASAC van de Staatsraad; de zakelijke activiteiten van de CNLIC omvatten onder meer deelname aan het formuleren van industrieplannen en industriebeleid, het bouwen van industrieclusters en -regio's, met de nadruk op de lichte industrie, het "standaardiseren van het gedrag in de bedrijfstak" en "het uitvoeren van andere taken die haar zijn toevertrouwd door de overheid en relevante departementen" ([339]). Sterker nog, volgens de vereniging zelf heeft zij zich altijd ingezet om "**de overheid te dienen**" (nadruk toegevoegd) ([340]).

(783) Voor de CIAPS gelden dezelfde bepalingen. Net als in het geval van de CBIA (zie overweging 779) wordt de uitvoerende macht uitgeoefend door de raad van bestuur (artikel 21). De Chinese overheid is volledig betrokken bij de selectie van de kandidaten voor de raad van bestuur. Overeenkomstig artikel 22 van de statuten van de CIAPS bestaat het comité dat verantwoordelijk is voor de selectie van de kandidaten uit "leden van de raad van bestuur, leden van de raad van toezicht en vertegenwoordigers van de partijorganisatie". Indien de raad van bestuur niet bijeen kan komen, worden de leden van het comité rechtstreeks geselecteerd door het leiderschapskantoor belast met partijopbouw. De CBIA staat dus niet alleen onder het beheer van de Staatsraad, maar de Chinese overheid behoudt ook de controle over het bestuur van de CBIA en over de belangrijkste personen die verantwoordelijk zijn voor haar activiteiten. In artikel 46, lid 5, van de statuten wordt ook bepaald dat de raad van toezicht problemen bij de activiteiten van de vereniging meldt bij de leiderschapskantoren belast met partijopbouw en de departementen belast met het bestuur van de bedrijfstak.

([336]) Zie https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html In het bijzonder sprak Xia Nong, de inspecteur van het eerste niveau van het departement voor Industrie van de NDRC, de hoop uit dat de CBIA "een goede rol zou blijven spelen als brug en schakel, tegen de achtergrond van het nieuwe ontwikkelingspatroon van "dubbele circulatie" […]".

([337]) De lijst met verenigingen die deel uitmaken van de CNLIC is beschikbaar op: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) Volg het principe van partijopbouw als basis voor de activiteiten van de vereniging en bevorder de transformatie en modernisering van de bedrijfstak voor batterijen en groene ontwikkeling, Sohu, 31 oktober 2020, beschikbaar op: https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

([339]) De statuten van de CNLIC zijn beschikbaar op: http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html

([340]) Meng Xiangfeng, assistent van de voorzitter van CATL, bezocht de vereniging met een delegatie voor gedachtewisselingen, CBIA, 15 februari 2023, beschikbaar op: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html.

(784) In artikel 21 van de statuten van de CIAPS wordt bepaald dat de bestuurders van de vereniging "het leiderschap van de CCP zullen volgen, het socialisme met Chinese kenmerken zullen steunen, de lijn, de beginselen en het beleid van de partij resoluut zullen uitvoeren en over goede politieke eigenschappen zullen beschikken". Indien de raad van bestuur niet bijeen kan komen, worden, net als het geval is bij de CBIA, de leden van het comité rechtstreeks geselecteerd door het leiderschapskantoor belast met partijopbouw. De CIAPS staat dus niet alleen onder het beheer van de Staatsraad, maar de Chinese overheid blijft ook controle houden over het bestuur van de vereniging en van de belangrijkste personen die verantwoordelijk zijn voor haar werkzaamheden.

(785) Zoals aangetoond in overweging 779, heeft de Chinese overheid een systeem opgezet dat ervoor zorgt dat alle beheers- en administratieve organen van de vereniging, zoals de raad van bestuur, de voorzitter, de vicevoorzitters en de secretaris-generaal, worden geselecteerd met als doel de beleidsdoelstellingen van de CCP en de Chinese overheid te bevorderen. Zoals in de overwegingen 197 tot en met 203 en de overwegingen 704 en 705 al uitgebreid aan de orde is gekomen, wordt het juridische en economische klimaat in de VRC waarin leveranciers van inputs voor batterijvoertuigen opereren, gekenmerkt door een sterke en uitgebreide controle door de overheid. Een bewijs van deze uitgebreide controle is onder meer te vinden in artikel 11 van de grondwet, volgens hetwelk de overheid uitdrukkelijk ook toezicht en controle uitoefent op de niet-publieke sectoren van de economie (zie met name overweging 199).

(786) Daarnaast heeft de Commissie ook de aanwezigheid en de wijdverbreide invloed van CCP-leden en -organisaties bij meerdere batterijleveranciers vastgesteld. In overeenstemming met de vennootschapswet ([341]) zal niet alleen bij staatsbedrijven maar ook bij private ondernemingen "een organisatie van de CCP worden opgericht om de activiteiten van de partij uit te voeren in overeenstemming met de grondwet van de VRC. De onderneming schept de noodzakelijke voorwaarden voor de activiteiten van de partijorganisatie". Bovendien laten de adviezen uit 2017 van het Centraal Comité van de CCP en de Staatsraad over het creëren van een gezond klimaat voor de ontwikkeling van ondernemers, het bevorderen van ondernemerschap en het optimaliseren van de rol van ondernemers ([342]) geen twijfel bestaan over de rol van CCP-organisaties binnen ondernemingen: "Private ondernemers scholen en begeleiden om het leiderschap van de partij te ondersteunen en de partijopbouwende werkzaamheden van ondernemingen ondersteunen. Het mechanisme voor partijopbouw van niet-publieke ondernemingen opzetten en verbeteren, actief verschillende manieren van partijopbouw verkennen, en streven naar het uitbreiden van het toepassingsgebied van de partijorganisatie en -activiteiten in niet-publieke ondernemingen. Ten volle invulling geven aan de centrale politieke rol van partijorganisaties onder de arbeiders en aan hun leidende politieke rol bij de ontwikkeling van ondernemingen." In feite zijn de CCP-leden van CATL van mening dat hun "partijopbouwende activiteiten ook bedoeld zijn om te leiden tot de ontwikkeling van de onderneming" ([343]).

(787) Het feit dat de CCP niet alleen controle heeft over staatsbedrijven, maar ook over private entiteiten, wordt verder bevestigd door de bepaling van de richtsnoeren voor goed ondernemingsbestuur voor beursgenoteerde ondernemingen die in 2018 door de CSRC zijn opgelegd ([344]) en waarin in artikel 5 wordt voorgeschreven dat "bij beursgenoteerde ondernemingen, volgens de bepalingen van de vennootschapswet, organisaties van de Communistische Partij van China worden opgericht om partijactiviteiten uit te voeren. Beursgenoteerde ondernemingen scheppen de noodzakelijke voorwaarden voor de activiteiten van de partijorganisaties. Door de staat gecontroleerde beursgenoteerde ondernemingen nemen, in overeenstemming met de vennootschapswet en de relevante regelgeving, en in het licht van de aandelenstructuur, de bedrijfsvoering en andere feitelijke omstandigheden van de onderneming, relevante vereisten voor partijopbouwende activiteiten op in hun statuten". Dit bevestigt dat de CCP invloed uitoefent op alle soorten ondernemingen in de VRC, en dat zij gebruik kan maken van partijopbouwende werkeenheden binnen ondernemingen om haar invloed uit te oefenen. Bovendien zijn enkele van de grootste batterijfabrikanten in de VRC (CATL, BYD en Gotion) allemaal genoteerd op de beurs van Shenzhen en zijn ze gebonden aan de richtlijnen van de CRSC. Dit wordt bevestigd in artikel 12 van de statuten van CATL, waarin wordt voorgeschreven dat de onderneming "een organisatie van de Communistische Partij zal oprichten en partijactiviteiten zal uitvoeren in overeenstemming met de bepalingen van de grondwet van de Communistische Partij van China. De onderneming schept de noodzakelijke voorwaarden voor de activiteiten van de partijorganisatie" ([345]).

([341]) Beschikbaar op http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) Beschikbaar op http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm.
([343]) Zie het persartikel op: https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Zie https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Zie de statuten van CATL van mei 2022, beschikbaar op de website van CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.

(788) Bovendien is Zeng Yuqun, voorzitter en algemeen directeur van CATL, sinds december 2022 ook vicevoorzitter van de All-China Federation of Industry and Commerce (ACFIC) ([346]). De ACFIC is een kamer van koophandel onder leiding van de CCP, "met private ondernemingen en private economische actoren als belangrijkste orgaan" ([347]). Volgens de statuten van de ACFIC heeft zij als toepassingsgebied "het versterken en verbeteren van de ideologische en politieke activiteiten van private economische actoren" en "het begeleiden van private economische actoren om hun individuele ontwikkeling bewust te combineren met de nationale ontwikkeling" (artikel 1 en artikel 1, lid 2). Volgens artikel 2 van de statuten is de ACFIC ook verantwoordelijk voor het uitvoeren van studies over en onderzoek naar de uitvoering van het beleid van de CCP. Het leidende beginsel van de vereniging is ook om de overheid te helpen bij het beheren en dienen van de private economie (artikel 3).

(789) Gebaseerd op a) het niveau van zeggenschap dat de Chinese overheid uitoefent op de Chinese brancheverenigingen die in deze afdeling zijn geanalyseerd (namelijk de CBIA en de CIAPS), b) het feit dat de meeste Chinese binnenlandse batterijproducenten daar onderdeel van bleken uit te maken, en c) het feit dat CATL, de grootste batterijproducent in de VRC, ook werd aangesteld als vicevoorzitter van de CBIA ([348]), en van de ACFIC, een kamer van koophandel onder leiding van de CCP, met het expliciete doel om private ondernemingen te begeleiden bij de uitvoering het beleid van de CCP, concludeerde de Commissie dat de markt voor batterijen wordt gedomineerd door verschillende ondernemingen die worden bestuurd en gecontroleerd door de staat via hun lidmaatschap van de CBIA en de CIAPS. Gezien de aanwezigheid in het bestuur van de verenigingen en ook de koers van hun zakelijke beslissingen, oefent de Chinese overheid betekenisvolle zeggenschap uit over de batterijleveranciers via hun lidmaatschap van de CBIA en de CIAPS.

2) *Belangrijkste kenmerken en functies van de batterijleveranciers*

(790) De organisatie van de leveranciers van inputs via verenigingen en hun relatie met de Chinese overheid laten zien hoe de leveranciers van inputs overheidsgezag krijgen bij de uitvoering van publieke taken. De leveranciers van inputs treden niet op als vrije marktdeelnemers, maar vervullen de toegewezen overheidsfunctie van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Die functies worden vervuld door de leveranciers van inputs, met de directe steun van de Chinese overheid, wanneer zij de producenten van batterijvoertuigen belangrijke inputs leveren tegen een minder dan toereikende beloning.

(791) Zoals reeds vermeld in punt 3.1 heeft de Commissie bewijzen gevonden dat de Chinese overheid volledige zeggenschap heeft over zowel de CBIA als de CIAPS en hun leden. Daarom richtte de Commissie haar onderzoek op de functies die werden uitgeoefend door de CBIA, de CIAPS, en hun leden, die als aan de overheid gerelateerd kunnen worden gekenmerkt.

(792) De CBIA is volledig betrokken bij de formulering van industrieel beleid door middel van het uitbrengen van adviezen en suggesties aan de overheid, en bij de uitvoering van het wetgevende en regelgevende kader van de batterijsector. In hoofdstuk II, artikel 6, leden 1 en 10, van de statuten van de CBIA is uitdrukkelijk bepaald dat het werkterrein van de vereniging is: "deelnemen aan de formulering en organisatie van de uitvoering van het ontwikkelingsplan voor de bedrijfstak voor batterijen […] en bevorderen van de uitvoering van plannen en daarmee verband houdende beleidsmaatregelen van de overheid", alsook "andere taken uitvoeren waarvoor toestemming is gegeven of die aan haar zijn toevertrouwd door de overheid en de desbetreffende departementen". In dit verband herinnert de Commissie eraan dat het uitvoeren van plannen niet louter een indicatief kader is, maar bij wet verplicht is, onder andere door de grondwet van de VRC ([349]).

(793) De Commissie vond in dit verband bewijsmateriaal op de website van de CBIA ([350]). De CBIA heeft, samen met vertegenwoordigers van het MIIT, en belangrijke ondernemingen zoals CATL, en Sunwoda, een andere kleinere Chinese batterijproducent, deelgenomen aan een bespreking voor het formuleren van het "14e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen" ([351]) en het voorstellen van herzieningen van onder meer industriële beleidsmaatregelen, binnenlandse en buitenlandse consumentenmarkten, en groene ontwikkeling.

([346]) Zeng Yuqun, voorzitter van CATL, verkozen tot nieuwe vicevoorzitter van de All-China Federation of Industry and Commerce, The Paper, 13 december 2022, beschikbaar op: https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Zie de statuten van de ACFIC, beschikbaar op: https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Zie: http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Verslag over de VRC – hoofdstuk 4.3.1, blz. 93 en ook de artikelen 62, 67 en 89 van de grondwet van de Volksrepubliek China, beschikbaar op: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Zie "China Battery Industry Association houdt een bespreking over de formulering van het 14e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen", China Battery Industry Association, 23 augustus 2021. Beschikbaar op: http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html.

([351]) Later voltooid als het "14e vijfjarenplan voor de ontwikkeling van de opslag van nieuwe energie". Beschikbaar op: https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

Volgens hetgeen er op de website van de CBIA is vermeld, werkten de werkgroep en het MIIT nauw samen aan de voorbereiding van het plan, "zodat het een leidend document kan worden voor de bedrijfstak en de overheid en ondernemingen kan dienen".

(794) Er werd ook vastgesteld dat de CBIA over de bijzondere bevoegdheid beschikte om "de discipline van de bedrijfstak te versterken" en de activiteiten van de vereniging, de bedrijfstak en de leden te reguleren, en de relaties tussen de leden te coördineren ([352]). Het versterken van de bedrijfstak (zelfdiscipline en marktgedragingen) is vervat in specifieke instructies die worden gegeven in verschillende nationale plannen, zoals beschreven in de overwegingen 747 en 748. In artikel 11 van de statuten van de CBIA is bepaald dat de leden de voorschriften van de vereniging naleven en de resoluties van de vereniging uitvoeren.

(795) Naast het bewijs dat is gevonden in de statuten van de CBIA, wordt in de voorstelling van de vereniging die op haar website staat, verklaard dat zij tot doel heeft "te beantwoorden aan de behoeften van ondernemingen en bedrijfstakken, de gedragingen van ondernemingen en bedrijfstakken te reguleren, de legitieme rechten en belangen van haar leden te beschermen, nationale beleidsmaatregelen en wetten uit te voeren, de voortdurende verbetering van de economie, technologie en het bestuursniveau van de gehele bedrijfstak te bevorderen, en de ontwikkeling van de gehele bedrijfstak te bevorderen, […] de markt voor de bedrijfstak te bevorderen […] en zaken in verband met de productie, verkoop en uitvoer van ondernemingen te coördineren" ([353]). Volgens het manifest van de CBIA ([354]) bestaat de missie van de vereniging erin "te voorzien in de behoeften van leden en de ontwikkeling van de bedrijfstak en het overheidsbeleid met volle overtuiging te dienen" en heeft zij tot doel "een eersteklas vereniging tot stand te brengen die de ontwikkeling van de wereldwijde bedrijfstak voor batterijen leidt". Op basis van artikel 2 van de statuten heeft zij ook tot taak te dienen als een brug tussen de overheid en de leden. Overeenkomstig artikel 10, lid 2, van de statuten van de CBIA houden de leden ook toezicht op de werkzaamheden van de vereniging.

(796) De CIAPS is een andere vereniging die bestaat uit ondernemingen en instellingen die verband houden met de bedrijfstak voor batterijen. De vereniging heeft niet alleen tot doel haar leden te dienen, maar ook hen te helpen uitbreiden op binnenlandse en buitenlandse markten, en om de algemene technologische vooruitgang en industriële ontwikkeling van de bedrijfstak te bevorderen. Evenals voor de CBIA, is in artikel 3 van de statuten van de CIAPS ([355]) bepaald dat de vereniging valt onder het leiderschap van de Communistische Partij van de VRC en zich houdt aan het nationale beleid, en partijactiviteiten uitvoert. De CIAPS is ook belast met het doen van aanbevelingen aan overheidsdepartementen over de formulering van het beleid en de regelgeving voor de bedrijfstak voor batterijen (artikel 6, lid 1), en om te fungeren als een koppeling tussen de overheid en de leden door vragen van de leden over te brengen aan de overheid, en door de leden bij te staan bij het uitvoeren van het overheidsbeleid (artikel 6, lid 1), de formulering van de voorschriften en regels voor de bedrijfstak te organiseren, "de overheid te helpen bij het reguleren van marktgedragingen, het uitbreiden van markten voor de leden, het creëren van omstandigheden voor de totstandbrenging van een externe omgeving met billijke en geregelde concurrentie", en de belangen te behartigen van zowel haar leden als de bedrijfstak (artikel 6, lid 3). Tot slot wordt in artikel 6, lid 14, bepaald dat de vereniging "zaken aanpakt die haar zijn toevertrouwd door de overheidsdepartementen en andere activiteiten uitvoert die de bedrijfstak ten goede komen". Leden die deel uitmaken van de CIAPS beschikken ook over de bevoegdheid op toezicht te houden op de werkzaamheden van de vereniging (artikel 10).

(797) Voorts leggen de statuten van de CIAPS haar leden verplichtingen op, zoals vermeld in artikel 11, waarin is bepaald dat de leden zich houden aan "het handvest en de verschillende voorschriften van de vereniging" en de resoluties van de vereniging uitvoeren.

(798) Derhalve verricht de CIAPS niet alleen adviserende taken voor de overheid verrichte en vervult zij niet alleen een faciliterende rol tussen de Chinese overheid en haar leden, maar beschikt zij ook over de buitengewone bevoegdheid om het marktgedrag van haar leden te reguleren, en ook van andere entiteiten die actief zijn in de bedrijfstak voor batterijen. Vergelijkbare bepalingen inzake de marktgedragingen van hun actoren en prijsstellingsmechanismen zijn opgenomen in de statuten van de Shenzhen Battery Industry Association (SBIA), waarvan Sunwoda deel uitmaakt. De SBIA staat onder het beheer van de overheid van Shenzhen, en voorziet uitdrukkelijk in de coördinatie van geschillen in verband met prijzen tussen de leden. In de statuten van de SBIA is met name het volgende bepaald: "Onder begeleiding van de afdeling prijsbeheer toezicht houden op de prijsstelling van producten of diensten binnen de bedrijfstak, geschillen in verband met prijzen coördineren tussen de leden, en billijke concurrentie in stand houden ([356])".

([352]) Zie artikel 6, lid 8, van de statuten van de CBIA.
([353]) Beschikbaar op: http://www.chinabattery.org/detail/1101.html.
([354]) Zie http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) Beschikbaar op: https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Zie artikel 8, lid 8, van de statuten van de SBIA, beschikbaar op http://www.szbattery.org/bylaws.html.

(799) Net als bij de CBIA beschikken de leden van de CIAPS over overheidsgezag in de zin dat zij bevoegd zijn, individueel en collectief, om invloed uit te oefenen en besluiten te nemen voor de vereniging, om taken of functies te verrichten namens de overheid voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Deze verenigingen oefenen ook overheidsgezag aangezien hun rol erin bestaat het beleid van de Chinese overheid uit te voeren om tegen lagere prijzen batterijen en grondstoffen voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijen te leveren en erop toe te zien dat alle relevante leveranciers zich daar volledig aan houden. Tegen deze achtergrond beschouwde de Commissie de CIAPS en haar leden als "overheidsinstanties" in de zin van artikel 1.1, punt a), 1), van de SCM-overeenkomst.

(800) De Commissie ging verder na of de batterijleveranciers, en met name CATL, een grote marktdeelnemer op de Chinese binnenlandse markt, individueel over overheidsgezag beschikken en of zij dit gezag uitoefenen bij de uitvoering van overheidsfuncties. Uit het bewijsmateriaal bleek dat de batterijleveranciers zich aan de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid zoals bedoeld in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), houden en deze uitvoeren, en derhalve dat zij overheidsfuncties uitvoeren.

(801) De rol van een overheidsinstantie die overheidsfuncties uitoefent, wordt op treffende wijze geïllustreerd door het gedrag van CATL op de markt voor batterijen en batterijvoertuigen, waarbij zij een netwerk van strategische joint ventures heeft opgezet met de volgende staatsondernemingen: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive en, meer recentelijk, met BAIC ([357]). Deze partnerschappen vertonen nauwe banden met de overheid die niet alleen de positie van CATL helpen versterken, maar ook ten goede komen aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de zin dat zij zorgen voor een stabiele levering aan deze producenten van batterijvoertuigen door een lid van het uitvoerend bestuur van de CBIA ([358]). In dezelfde geest heeft CATL ook een joint venture-overeenkomst ondertekend met de Geely Group ([359]), met als doel een "stabiele levering" te garanderen en "de aankoopprijs voor onderdelen te verlagen en bijgevolg het concurrentievermogen van elektrische voertuigen te vergroten". Hieruit blijkt dat die dynamiek niet beperkt blijft tot producenten van batterijvoertuigen die staatseigendom zijn, maar ook van invloed is op het gedrag van particuliere ondernemingen.

(802) Wat transacties met verbonden ondernemingen betreft, heeft de Commissie vastgesteld dat in artikel 46 van de statuten van CATL is bepaald dat transacties tussen de onderneming en haar verbonden partijen kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om ter bespreking aan de aandeelhoudersvergadering te worden voorgelegd wanneer [...] de "prijsstelling van transacties met verbonden partijen door de staat wordt bepaald" ([360]). Een soortgelijke bepaling is opgenomen in artikel 22 van beheersysteem van CATL voor verbonden transacties ([361]). De Commissie was van oordeel dat een dergelijke bepaling niet nodig zou zijn indien de staat in deze bedrijfstak geen prijzen vaststelde, met name bij de aankoop/verkoop van grondstoffen en/of batterijen. Gezien de hierboven vermelde joint ventures tussen CATL en producenten van batterijvoertuigen in staatsbezit, het bestaan van joint ventures tussen CATL en de twee niet-geïntegreerde producenten in de steekproef, en het grote aandeel van de Geely Group en de SAIC Group in de batterijaankopen bij CATL, lijkt het erop dat de Chinese overheid een sleutelrol speelt in het prijsmechanisme voor de batterijen die aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen worden geleverd en dat CATL bij de uitoefening van zijn functies overheidsgezag uitoefent.

([357]) FAW/CATL richtte nieuw bedrijf op, Ningde, een populair merk, en verenigt zes staatsondernemingen als partners, Sohu, 26 april 2024. Beschikbaar op: https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) Over SAIC, zie *CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II* ("CATL, joint ventures van SAIC vieren de eerste spadesteek van fase II voor een basis voor tractiebatterijen"), Gasgoo, 22 juni 2021. Beschikbaar op: https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html. Zie de laatste alinea: "Dankzij deze overeenkomsten kunnen zij besprekingen aangaan over een breed scala aan gebieden, zoals gezamenlijke ontwikkeling, stabiele levering […]".
Over FAW, zie *China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL* ("Het Chinese FAW verzekert zich van batterijen voor voertuigen op nieuwe energiebronnen door samen te werken met energiekampioen CATL"), Yicai, 28 februari 2019, beschikbaar op: https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: "Voor FAW kan de samenwerking zorgen voor een stabiele stroom leveringen van krachtbronnen tegen een concurrerende prijs".
Over GAC, zie *GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures* ("GAC en CATL gaan twee joint ventures aan"), GAC Group, 19 juli 2018. Beschikbaar op: https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931:
"Voor GAC stelt deze samenwerking een stabiele levering van de kerncomponenten van door nieuwe energie aangedreven voertuigen veilig, waardoor de inkoopkosten verder worden verlaagd en zijn concurrentievermogen op de markt wordt versterkt."

([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) Als de leidende batterijproducent in de VRC, goed voor 52 % van de binnenlandse batterijmarkt ([362]), speelt CATL ook een grote rol in nationale en lokale plannen, met name in Guizhou en Fujian. CATL heeft in Guizhou meerdere samenwerkingsovereenkomsten ondertekend met de lokale overheid, zoals besproken in overweging 730. Bovendien weerspiegelt de oprichting van het National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology van CATL een van de belangrijkste taken van het actieplan voor batterijen 2017 ([363]) (overweging 729). CATL heeft "als de ruggengraat van de ontwikkeling van de Chinese bedrijfstak voor lithiumbatterijen de leiding genomen en gezamenlijk het National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology opgericht" ([364]). Het onderzoekscentrum bestaat uit zes universiteiten, waaronder de Universiteit van Tsinghua en de Universiteit van Xiamen, twee eenheden voor wetenschappelijk onderzoek, waaronder het China Electric Power Research Institute en het China Automotive Technology R&D Center, en zeven upstream- en downstreamondernemingen, waaronder Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. De eenheden voor wetenschappelijk onderzoek en Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. zijn allemaal staatsondernemingen.

(804) Het National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology is een van de meest recente voorbeelden van CATL die belangrijke nationale taken verricht. In het verslag over maatschappelijk verantwoord ondernemen dat CATL in 2019 publiceerde, benadrukte de onderneming bijvoorbeeld dat zij in 2016 onder andere "specifieke O&O-taken heeft uitgevoerd op het gebied van nieuwe-energievoertuigen en slimme netwerken in het kader van het nationale sleutelplan voor O&O binnen het 13e vijfjarenplan; de werkplek voor academici-experts bij CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. heeft opgericht; Jiangsu Sunlink CATL Technology Co. Ltd. heeft opgericht" ([365]).

(805) Naast samenwerken met staatsondernemingen en het uitvoeren van belangrijke nationale taken, stelde de Commissie vast dat CATL in 2023 prijskortingen begon aan te bieden, hetgeen andere spelers ertoe aanzette dit voorbeeld te volgen om hun marktaandeel te behouden. Volgens online beschikbare informatie leverde CATL lithiumcarbonaat aan autofabrikanten tegen 200 000 CNY per ton, minder dan de marktprijs van ongeveer 470 000 CNY per ton, om sommige afnemers meer aan zich te binden, namelijk Li Auto, NIO, Huawei, en Zeekr, een van de merken die door de Geely Group op de markt worden gebracht ([366]). Het preferentiële programma van CATL is gericht op bepaalde "strategische" ondernemingen, die verplicht zijn om de komende drie jaar 80 % van hun batterijen bij CATL te kopen ([367]). In juli 2023 zou de batterijfabrikant ook leveranciers van kathodemateriaal hebben gevraagd om een korting van vijf tot tien procent aan te bieden bij het afspreken van lithiumcarbonaatprijzen ([368]). Om bij te blijven bij CATL, boden andere batterijfabrikanten een vergelijkbare korting aan ([369]). Deze door CATL aangeboden korting werd bevestigd door het bewijsmateriaal dat werd aangetroffen bij de gecontroleerde in de steekproef opgenomen producenten van de Geely Group. In het onderzoektijdvak bleken de door Zeekr geproduceerde modellen een hogere subsidiemarge voor batterijen te hebben dan de andere producenten.

(806) Op basis van het bovenstaande onderzocht de Commissie voorts of het feit dat de batterijleveranciers over overheidsgezag beschikten en als "overheidsinstanties" werden beschouwd, van invloed was op de prijzen voor de Chinese binnenlandse producenten van batterijvoertuigen.

([362]) Rhodium-verslag, blz. 42.

([363]) Zie afdeling III, punt 1, actieplan voor batterijen 2017

([364]) De uitreikingsceremonie van het National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology werd groots gehouden bij CATL, CATL, 22 januari 2019. Beschikbaar op https://www.catl.com/news/4041.html.

([365]) Zie blz. 10 van het verslag over maatschappelijk verantwoord ondernemen van CATL van 2019, beschikbaar op: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf.

([366]) Zie *CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers* ("CATL verlaagt naar verluidt lithiumkosten voor strategische afnemers", DigTimes Asia, 20 februari 2023. Beschikbaar op https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html.

([367]) Ibid.

([368]) Zie *CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices* ("CATL vraagt leveranciers naar verluidt om tot 10 % korting te geven op lithiumcarbonaatprijzen"), CnEVPost, 20 juli 2023. Beschikbaar op https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/.

([369]) Zie "CATL lanceert plan betreffende "korting op lithiumerts" voor autobedrijven en geeft de aanzet voor een prijzenoorlog in de bedrijfstak voor batterijen", 36kr, 17 februari 2023. Beschikbaar op: https://36kr.com/p/2135430109806721.

(807) In overweging 798 heeft de Commissie vastgesteld dat zowel de CBIA als de CIAPS over overheidsgezag beschikten om de economische gedragingen van hun leden te reguleren en te sturen ten behoeve van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. In het geval van de CBIA heeft de vereniging de bevoegdheid om "de zelfdiscipline van de bedrijfstak te versterken" en "de vereniging, de bedrijfstak en de gedragingen van de leden te reguleren" ([370]). Om haar leden te helpen bij het vergroten van hun "werkelijke economische capaciteiten", zorgt de vereniging voor de oprichting van een platform voor financiële diensten "om de reële economie te ondersteunen" ([371]). De CBIA heeft ook de bevoegdheid en de taak om "zaken in verband met de productie, verkoop en uitvoer van ondernemingen te coördineren" ([372]). Dit systeem is in overeenstemming met de bepalingen van de in overweging 748 genoemde kennisgeving over de bedrijfstak voor batterijen, waarin wordt bepaald dat het gedrag van de upstream- en downstreamspelers in de batterijsector moet worden gecontroleerd en dienovereenkomstig moet worden gereguleerd. Zoals reeds vermeld in overweging 748, geeft de kennisgeving over de bedrijfstak voor batterijen overheidsinstanties de opdracht om "het toezicht te versterken en streng onderzoek te verrichten naar massaal opkopen, woekerprijzen, oneerlijke concurrentie en andere gedragingen upstream en downstream in de bedrijfstak voor lithiumbatterijen, en deze aan te pakken, teneinde de marktorde te handhaven" ([373]). Deze rol wordt als zodanig toegewezen aan alle overheidsinstanties, of het nu de verenigingen CBIA en CIAPS of hun leden zijn.

(808) Gezien de bevoegdheid die aan de brancheorganisaties in kwestie en hun leden is toegekend met betrekking tot prijsstellingsmechanismen, onderzocht de Commissie het effect van toezicht door de overheid op brancheorganisaties wat batterijen en lithium/LFP betreft.

(809) Zoals reeds onderzocht in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), heeft de Chinese overheid een netwerk van brancheorganisaties opgezet waarvan de leden over overheidsgezag beschikken en overheidsfuncties uitoefenen, met name vanwege hun bevoegdheid om controle uit te oefenen op de vereniging waarvan zij deel uitmaken, die op haar beurt bevoegd is om overheidsfuncties uit te oefenen. Deze bevinding is met name gebaseerd op de invloed die verenigingen, zoals de CBIA en de CIAPS, hebben op de wetgevende, regelgevende en normatieve kaders die in de VRC van toepassing zijn. De Commissie stelde voor alle verenigingen en hun leden vast dat deze bevoegdheden niet zijn beperkt tot het opstellen van beleid en wetten, maar ook betrekking hebben op het versterken van de zelfdiscipline van de bedrijfstak, waarbij de verenigingen de gedragingen van hun leden reguleren en zich ook bezighouden met het vaststellen van de prijzen van grondstoffen en de marktgedragingen van ondernemingen in de VRC.

(810) Zoals vermeld in afdeling 3.3.1.2, heeft de Commissie als gevolg van de niet-medewerking van de Chinese overheid geen antwoord op de vragenlijst ontvangen van niet-verbonden leveranciers van batterijen, noch enige informatie over de Chinese markt voor batterijen, zoals de structuur ervan, de eigendom van de marktdeelnemers ervan of het prijsniveau. Hoewel er met CATL contact is opgenomen door twee van de in de steekproef opgenomen groepen waarmee zij joint ventures vormde, weigerde CATL ook de vragenlijst in te vullen, waardoor de Commissie niet over cruciale informatie beschikte om de situatie van CATL te beoordelen op basis van haar eigen gegevens.

(811) Zoals vermeld in afdeling 3.3.2.3, beschikte de Commissie door het ontbreken van door de SAIC Group verstrekte verifieerbare informatie bovendien over een beperkte hoeveelheid informatie die alleen betrekking had op de Geely Group. Gezien het veel kleinere marktaandeel van deze onderneming op de Chinese markt wat de verkoop van batterijvoertuigen en bijgevolg een kleiner aantal aangekochte batterijen vergeleken met de SAIC Group betreft, werd deze informatie op zichzelf niet toereikend geacht om zinvolle conclusies te trekken met betrekking tot het effect van het overheidstoezicht op de brancheorganisatie voor tractiebatterijen op de prijzen van batterijen die aan producenten van batterijvoertuigen in rekening worden gebracht. Bijgevolg moest de Commissie zich op andere beschikbare feiten baseren.

(812) De feiten waarop de Commissie zich baseerde, bestonden uit openbaar beschikbare informatie, zoals marktonderzoeksgegevens van BMI ([374]), informatie over de grootste speler op het gebied van batterijen op de Chinese markt, CATL, geverifieerde aankoopinformatie in verband met de Geely Group en bepaalde geverifieerde informatie in verband met een aan de SAIC Group verbonden batterijleverancier.

([370]) Artikel 6, lid 8, van de statuten van de CBIA.
([371]) Artikel 6, lid 6, van de statuten van de CBIA.
([372]) Zie de inleiding van de CBIA.
([373]) Idem.
([374]) Gegevensverstrekker en uitgever van marktonderzoeksgegevens voor de toeleveringsketen van lithiumionbatterijen voor elektrische voertuigen, zie https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) De BMI-gegevens tonen maandelijkse beoordelingen van de prijzen van lithiumionbatterijcellen voor de Chinese, Europese, Aziatische (met uitzondering van de VRC) en Noord-Amerikaanse markten, uitgedrukt in het stadium af fabriek. Met betrekking tot het onderzoektijdvak blijkt dat de prijs van NMC-cellen per kWh af fabriek ten minste 10 % en maximaal 30 % hoger lag op de EU-, Noord-Amerikaanse en Aziatische markten dan op de Chinese markt, ongeacht de specifieke chemische samenstelling van NMC (111, 523, 622 of 811). Bij het ontbreken van een openbaar beschikbare beoordeling van de celprijs voor LFP-cellen en bij gebrek aan medewerking door de Chinese overheid, werd het prijsverschil tussen de Chinese en andere markten ook als geldig beschouwd voor LFP-cellen. Bij een dergelijke vergelijking moet rekening worden gehouden met het feit dat het marktaandeel van Chinese batterijproducenten op de EU- en Noord-Amerikaanse markten in 2022 en 2023 groter was dan 60 % ([375]), waardoor Chinese batterijproducenten op deze markten als prijszetters kunnen worden beschouwd. Hoewel uit deze prijsvergelijking blijkt dat de prijzen op niet-Chinese markten systematisch hoger liggen, was de Commissie ook van oordeel dat bij deze analyse voorzichtigheid is betracht, aangezien de prijsnoteringen werden gedaan op het niveau af fabriek, waardoor de kosten van de verzending vanuit de VRC naar deze markten niet in aanmerking zijn genomen. Indien de verzendkosten zouden zijn inbegrepen, en rekening houdend met het marktaandeel van Chinese batterijproducenten op deze markten, zou het prijsverschil zelfs nog groter zijn.

(814) Wat CATL betreft, analyseerde de Commissie de jaarverslagen van CATL voor de periode 2021-2022 ([376]), bij gebrek aan nauwkeurigere gegevens. Uit deze verslagen bleek een verslechtering van de winstgevendheid op de binnenlandse markt van de VRC, die werd gecompenseerd door hogere winsten die aan de uitvoerzijde werden geboekt. Hoewel het bedrijf in december 2021 op zowel de binnenlandse als de overzeese markt voor batterijen hoge brutowinstmarges rapporteerde, werd deze trend omgekeerd in juni 2022, toen de onderneming minder winstgevend begon te worden op de binnenlandse markt van de VRC, terwijl zij haar winstmarge aan de uitvoerzijde verhoogde. Bij gebrek aan medewerking door CATL, ofwel door de niet-medewerking van de Chinese overheid, dan wel door de weigering van CATL om de vragenlijst in te vullen in zijn hoedanigheid als verbonden batterijleverancier aan twee in de steekproef opgenomen groepen, baseerde de Commissie zich op de beschikbare feiten en leidde zij daaruit af dat de afname van de winstgevendheid op de binnenlandse Chinese markt voor batterijen een gevolg was van het overheidsbeleid dat gericht is op de levering van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning aan producenten van batterijvoertuigen op de binnenlandse markt. Daarentegen werden de uitvoermarkten niet geraakt door dat beleid, waardoor de winstgevendheid stabiel bleef en zelfs steeg als gevolg van de hogere prijzen die aan CATL op deze markten werden geboden. Hieruit blijkt duidelijk dat CATL niet in staat was zijn winsten in de VRC te maximaliseren en rationale zakelijke beslissingen te nemen als een gewone marktspeler die in een open markteconomie actief is. In plaats daarvan werd CATL door het beleid van de Chinese overheid gedwongen om tegen lagere prijzen batterijen aan de binnenlandse bedrijfstak voor batterijvoertuigen te leveren en kon hij slechts een normale winst bereiken op de uitvoer van batterijen, waarvan de prijzen niet waren aangetast door de overkoepelende beleidsmaatregelen van de Chinese overheid ten gunste van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Deze praktijk wordt ook bevestigd door de bepalingen in de statuten van CATL en het beheersysteem voor verbonden transacties, zoals uiteengezet in overweging 801, waarin is bepaald dat de prijzen van alle soorten transacties met verbonden entiteiten door de staat worden vastgesteld.

(815) De Geely Group kocht via haar verschillende entiteiten batterijen in de vorm van packs en modules aan van zowel niet-verbonden als verbonden leveranciers. Gezien het bestaan van joint ventures tussen de Geely Group en CATL, werden deze twee ondernemingen beschouwd als verbonden in het kader van deze procedure. Op basis hiervan stelde de Commissie vast dat de meerderheid van de aankopen bij verbonden ondernemingen werd gedaan.

(816) De verbonden batterijleveranciers van de SAIC Group en de Geely Group verkochten in het onderzoektijdvak ook batterijen voor de uitvoer. De Commissie stelde vast dat die batterijen werden uitgevoerd tegen hogere prijzen (op basis van kWh) dan de prijs die de Geely Group betaalde aan niet-verbonden leveranciers. Voorts stelde de Commissie ook vast dat de verbonden batterijleveranciers van de SAIC Group en de Geely Group dezelfde batterijen tegen een aanzienlijk hogere prijs uitvoerden dan de prijs die op de binnenlandse markt werd gehanteerd. Afhankelijk van de modellen was het prijsverschil groter dan 25 %, hetgeen wijst op verschillende prijsgedragingen afhankelijk van de bestemming van de batterijen, en waarmee de bevindingen in overweging 813 worden gestaafd.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.
([376]) Jaarverslag 2022 van CATL, blz. 17 en 18, en het halfjaarlijks verslag 2023 van CATL, blz. 15 en 148.

(817) Op basis van het bovenstaande concludeerde de Commissie dat het overheidstoezicht op brancheorganisaties voor tractiebatterijen en hun leden leidt tot een voorkeursbehandeling ten aanzien van binnenlandse producenten van batterijvoertuigen. Meer concreet brengen batterijproducenten lagere prijzen in rekening aan producenten van batterijvoertuigen op de binnenlandse markt dan op de uitvoermarkten. Bijgevolg concludeerde de Commissie dat de batterijproducenten die optreden als overheidsinstanties nationaal beleid uitvoerden dat erop gericht is batterijen tegen een minder dan toereikende beloning te leveren aan de binnenlandse producenten van batterijvoertuigen.

3) *Conclusie*

(818) Op basis van de hierboven geanalyseerde informatie oordeelde de Commissie dat de ondernemingen die batterijen leveren, beschikken over overheidsgezag en/of overheidsfuncties uitoefenen, aangezien zij het beleid van de Chinese overheid, zoals bedoeld in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), uitvoeren en niet handelen volgens de beginselen van de vrije markt om hun winst te maximaliseren. Hun zakelijke beslissingen en bestuur worden duidelijk beïnvloed door het beleid van de Chinese overheid om batterijen tegen lagere prijzen te leveren voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, alsook om de richtsnoeren voor productiedoelstellingen te volgen, die daarom niet kunnen worden beschouwd als een uiting van particuliere gedragingen in een vrijemarkteconomie. Het bewijs dat is gevonden met betrekking tot het prijsstellingsgedrag op de uitvoermarkt ten aanzien van het binnenlandse prijsstellingsgedrag bevestigt voorts dat batterijproducenten in de VRC zich veeleer aan het beleid van de Chinese overheid dan aan de beginselen van de vrije markt houden.

(819) Gezien de functies van de Chinese brancheorganisaties waarvan de batterijleveranciers deel uitmaakten (d.w.z. de CBIA en de CIAPS), de alomtegenwoordige invloed van de Chinese overheid op de organisaties en de bevoegdheden die de leden van dergelijke organisaties verwierven door eraan deel te nemen, concludeerde de Commissie bovendien dat deelname aan de CBIA en de CIAPS de leden overheidsgezag verleende, in die zin dat de leden individueel en collectief de bevoegdheid hebben om invloed uit te oefenen en beslissingen te nemen voor de organisatie, om namens de overheid taken of functies uit te voeren voor de ontwikkeling van de industrietak voor batterijvoertuigen. Deze verenigingen oefenen ook in zoverre overheidsgezag uit dat hun rol erin bestaat het beleid van de Chinese overheid uit te voeren om tegen lagere prijzen batterijen ten voordele van de bedrijfstak voor batterijen te leveren en erop toe te zien dat alle relevante leveranciers zich daar volledig aan houden. Vanwege de plannen van de Chinese overheid en alle strenge controle- en toezichtmechanismen voor de verenigingen, zijn de handelingen van deze verenigingen en hun leden alsook van de andere leveranciers in feite handelingen van de Chinese overheid.

(820) De kenmerken van de Chinese binnenlandse markt en de prijsstellingsmechanismen die worden uitgevoerd en gemonitord door de batterijverenigingen, hun leden, en de leveranciers van batterijen en LFP, staven verder de conclusie dat zij beschikken over overheidsgezag en overheidsfuncties uitoefenen. De Chinese overheid heeft met name een klimaat gecreëerd waarin batterijen en LFP tegen een minder dan toereikende beloning zouden worden geleverd aan producenten van batterijvoertuigen.

(821) Op grond hiervan concludeerde de Commissie dat de batterijleveranciers worden beschouwd als overheidsinstanties in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), van de basisverordening.

b) Batterijleveranciers die optreden als particuliere lichamen waaraan de Chinese overheid functies heeft toevertrouwd of waarmee zij hen heeft belast

(822) Subsidiair, zelfs indien de batterijproducenten niet als overheidsinstanties in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), van de basisverordening worden beschouwd, heeft de Commissie op basis van de in deze afdeling beschreven informatie vastgesteld dat zij om de hieronder uiteengezette redenen worden beschouwd als entiteiten waaraan de Chinese overheid functies die zij normaal zelf zou vervullen, heeft toevertrouwd of waarmee zij hen heeft belast in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening. Hun gedragingen zouden dus hoe dan ook aan de Chinese overheid worden toegerekend.

(823) Artikel 3, punt 1, a), iv), tweede streepje, van de basisverordening bepaalt dat een financiële bijdrage bestaat indien een overheid "aan een particulier lichaam een of meer van de onder i), ii) en iii) genoemde soorten functies toevertrouwt of dat lichaam daarmee belast, welke functies zij normaal zelf zou vervullen en de praktijk in werkelijkheid niet afwijkt van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen". Van de in artikel 3, lid 1, punt a), iii), van de basisverordening beschreven soort functies is sprake wanneer "de overheid goederen levert of diensten biedt, niet bestaande uit algemene infrastructuur, of goederen aankoopt". Deze bepalingen weerspiegelen hetgeen is bepaald in artikel 1.1, punt a), 1), iii) en iv), van de SCM-overeenkomst en moeten worden uitgelegd en toegepast in het licht van de desbetreffende WTO-rechtspraak.

(824) Het WTO-panel in de zaak VS – uitvoerbeperkingen heeft bepaald dat de gewone betekenis van de twee woorden "toevertrouwen" en "belasten" in artikel 1.1, punt a), 1), iv), van de SCM-overeenkomst vereist dat de handeling van de overheid duidelijk een notie van delegeren (in het geval van toevertrouwen) of opdragen (in het geval van belasten) inhoudt. Het panel heeft het "argument betreffende oorzaak en gevolg" van de VS verworpen en verzocht om een expliciete en positieve handeling die delegeren of opdragen inhoudt. In een latere zaak (VS – compenserende rechten op DRAM's) was de Beroepsinstantie echter van oordeel dat de vervanging van de woorden "toevertrouwen" en "belasten" door "delegeren" en "opdragen" te streng is als norm. Volgens de Beroepsinstantie komt "toevertrouwen van functies" voor wanneer een overheid een verantwoordelijkheid geeft aan een particulier lichaam, en verwijst "belasten met functies" naar situaties waarin de overheid haar gezag uitoefent ten aanzien van een particulier lichaam. In beide gevallen gebruikt de overheid een particulier lichaam als gemachtigde om de financiële bijdrage te leveren en "in de meeste gevallen kan men verwachten dat het toevertrouwen van functies aan of het belasten met functies van een particulier lichaam gepaard gaat met een vorm van dreiging of aansporing".

(825) Tegelijkertijd mogen leden overeenkomstig artikel 1.1, punt a), 1), iv) van de SCM-overeenkomst geen compenserende maatregelen instellen tegen producten "indien de overheid louter haar algemene regelgevende bevoegdheden uitoefent" of indien overheidsinterventie "al dan niet een bepaald resultaat als gevolg kan hebben, enkel gebaseerd op de gegeven feitelijke omstandigheden en op de uitoefening van vrije keuze door de deelnemers aan die markt". Het toevertrouwen van functies of belasten met functies impliceert eigenlijk "een actievere rol van de overheid dan louter aansporing". Verder was de WTO niet van mening dat "het overlaten van beoordelingsvrijheid aan een particulier lichaam noodzakelijkerwijs in strijd is met het toevertrouwen aan of belasten van dat particuliere lichaam […]. Hoewel er gevallen kunnen zijn waarin de beoordelingsvrijheid van het particuliere lichaam zo ruim is dat het onmogelijk wordt om naar behoren te concluderen dat de uitvoering van een bepaalde taak aan dat particuliere lichaam is toevertrouwd of dat het daarmee is belast, is dit een op feiten/bewijsmateriaal gebaseerde kwestie die per geval moet worden bekeken." In lijn met deze WTO-uitspraken zijn niet alle overheidsmaatregelen waardoor voordelen worden verkregen gelijk aan een financiële bijdrage in de zin van artikel 3 van de basisverordening en artikel 1.1, punt a), van de SCM-overeenkomst.

(826) Kort samengevat wordt in de desbetreffende WTO-uitspraken bepaald:

i. de beoordeling of er sprake is van een "financiële bijdrage" in de zin van artikel 1.1, punt a), 1), van de SCM-overeenkomst moet toegespitst zijn op de aard van het overheidsoptreden, en niet zozeer op de effecten of de resultaten van het overheidsoptreden. Met andere woorden: het is algemeen aanvaard dat overheden als regelgevers tussenbeide komen in de markt en daarbij effecten teweegbrengen op de markt en voor de marktdeelnemers. In die zin kan een overheid legitiem uitvoerbelastingen instellen om inkomsten te genereren wanneer een grondstof zeer concurrerend is op de internationale markten. Het instellen van uitvoerbeperkingen is daarentegen niet legitiem wanneer duidelijk wordt dat het gebruik van een dergelijk instrument, samen met andere mechanismen om grondstoffen op de binnenlandse markt te houden en leveranciers te dwingen onder de marktprijzen te verkopen, deel uitmaakt van een bredere regeling die door de overheid is opgezet ter ondersteuning van een bepaalde bedrijfstak of reeks van bedrijfstakken teneinde hun concurrentievermogen te vergroten. Derhalve is de aard van het overheidsoptreden, met inbegrip van de context, het voorwerp en het doel ervan, relevant voor de beoordeling van het element "financiële bijdrage";

ii. voor "toevertrouwen" of "belasten" moet er sprake zijn van een expliciete en positieve handeling die gericht is tot een bepaalde partij in verband met een bepaalde taak of plicht, hetgeen sterk verschilt van de situatie waarin een overheid op een of andere wijze tussenbeide komt in de markt, wat al dan niet een bepaald resultaat kan hebben gezien de feitelijke omstandigheden en de uitoefening van de vrije keuze door de deelnemers op die markt. Uiteindelijk is de kernvraag achter de begrippen "toevertrouwen" of "belasten" de vraag of het gedrag in kwestie, d.w.z. de financiële bijdrage in de vorm van de levering van goederen tegen een minder dan toereikende beloning, kan worden toegerekend aan de overheid of nog steeds de vrije keuze van de particuliere marktdeelnemers is in het licht van marktoverwegingen, zoals wettelijke beperkingen;

iii. artikel 1.1, punt a), 1), iv), van de SCM-overeenkomst is in wezen een anti-ontwijkingsbepaling en daarom is het voor de vaststelling van het "toevertrouwen van functies" of "belasten met functies" noodzakelijk dat de overheid verantwoordelijkheid aan een particulier lichaam geeft of haar gezag over een particulier lichaam uitoefent om een financiële bijdrage te leveren. In de meeste gevallen kan men verwachten dat het toevertrouwen van functies aan of het belasten met functies van een particulier lichaam gepaard gaat met een vorm van dreiging of aansporing, wat dan weer kan dienen als bewijs van het toevertrouwen van functies of het belasten met functies. Overheden kunnen echter over andere middelen beschikken om gezag uit te oefenen over een particulier lichaam waarvan een aantal "subtieler" kunnen zijn dan een opdracht of niet eenzelfde mate van dwang kan omvatten;

iv. er moet een "aantoonbaar verband" bestaan tussen het overheidsoptreden en het gedrag van het particuliere lichaam. Er is geen reden waarom een geval van toevertrouwen van functies of belasten met functies door de overheid niet gebaseerd zou mogen zijn op indirect bewijs (zoals impliciete en informele handelingen die toevertrouwen van of belasten met functies inhouden), mits dit bewijs overtuigend en onweerlegbaar is. In dit verband kan bewijs van het voornemen van de overheid om de downstreambedrijfstak te ondersteunen (bv. door middel van openbaar gemaakte beleidsmaatregelen, overheidsbesluiten of andere overheidsmaatregelen) of van het bestaan van andere overheidsmaatregelen met het oog op een bepaald resultaat op de markt (bv. een uitvoerbeperking in combinatie met een overheidsmaatregel die marktdeelnemers die aan deze beperking zijn onderworpen, verhindert een voorraad van hun producten aan te leggen of prijsregulering door de overheid teneinde binnenlandse prijzen voor het betrokken product laag te houden) relevant zijn om te bepalen of er sprake is van een "financiële bijdrage" in de zin van artikel 1.1, punt a), 1), iv), van de SCM-overeenkomst (met name als een indirecte manier voor de overheid om goederen te leveren, zoals bepaald in alinea iii)). In sommige omstandigheden kunnen "richtsnoeren" van een overheid een belasten met functies inhouden. Ten slotte kan een particulier lichaam, afhankelijk van de omstandigheden, besluiten om een functie die hem is toevertrouwd of waarmee het is belast, niet uit te voeren, ondanks de mogelijke negatieve gevolgen die daaruit kunnen voortvloeien. Dit toont echter op zichzelf genomen niet aan dat er aan het particuliere lichaam geen functies zijn toevertrouwd of dat het niet met functies is belast.

(827) In overeenstemming met die jurisprudentie, en ervan uitgaande dat de leveranciers van batterijen "particuliere lichamen" zijn in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening, heeft de Commissie enerzijds de aard van het optreden van de Chinese overheid onderzocht, d.w.z. of de interventie van de Chinese overheid inhoudt dat de producenten van batterijen worden toevertrouwd of belast met de functie om aan de producenten van batterijvoertuigen batterijen te leveren tegen een minder dan toereikende beloning; en, anderzijds, het optreden van de batterijleveranciers, d.w.z. of de batterijproducenten tegen een minder dan toereikende beloning inputs aan de Chinese producenten van batterijvoertuigen leveren, en dus of er een aantoonbaar verband is tussen het optreden van de Chinese overheid en het gedrag van de batterijleveranciers die als een gevolmachtigde van de Chinese overheid optreden. De Commissie ging tot slot na of de door de batterijleveranciers uitgevoerde functie normaal door de overheid zou worden vervuld, d.w.z. of de levering van batterijen aan producenten van batterijvoertuigen in de VRC een normale activiteit van de overheid is en of een dergelijke functie in werkelijkheid niet afwijkt van de normale praktijken van overheden, d.w.z. of het werkelijke leveren van inputs door producenten in werkelijkheid afwijkt van wat de overheid zelf zou hebben gedaan.

(828) Gezien de WTO-jurisprudentie waarnaar wordt verwezen in de overwegingen 822 tot en met 826, ging de Commissie allereerst na of de steun van de Chinese overheid aan de Chinese bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de vorm van de levering van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning daadwerkelijk een doelstelling is van de diverse overheidsmaatregelen in kwestie en niet enkel een "neveneffect" van de uitoefening van algemene regelgevende bevoegdheid. Tijdens het onderzoek werd met name onderzocht of de vastgestelde lagere prijzen voor batterijen deel uitmaakten van de doelstellingen van de overheid of dat de lagere prijzen van batterijen veeleer een "onwillekeurig" bijkomend gevolg waren van algemene overheidsbesluiten. De Commissie concludeerde dat de verschillende inmengingen door de Chinese overheid tot doel hadden de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ondersteunen en dat de lagere prijzen van batterijen een nagestreefd doel van deze maatregelen waren, die op hun beurt werden uitgevoerd via de brancheorganisaties die verplicht zijn om deze plannen in acht te nemen en uit te voeren.

(829) De Chinese overheid heeft in de loop der jaren een aantal maatregelen genomen om haar beleidsdoelstelling te verwezenlijken. In afdeling 3.1 worden de relevante achtergrond en context gedetailleerd beschreven, en wordt het belang uitgelegd dat de Chinese overheid hecht aan de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen en de omringende bedrijfstakken.

(830) Zoals uitvoerig is toegelicht in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), heeft de Chinese overheid een reeks maatregelen genomen die van toepassing zijn op alle ondernemingen, ongeacht of zij particuliere ondernemingen of staatsondernemingen zijn, en die tot doel hebben hen ertoe aan te zetten batterijen tegen lagere prijzen te leveren. In het bijzonder bevat het actieplan voor batterijen 2017 specifieke instructies voor de prijsstelling van batterijen, waarbij wordt voorgeschreven dat ernaar wordt gestreefd om uiterlijk in 2020 een systeemspecifieke energiedichtheid van 260 wattuur/kilogram, en dat de kosten van tractiebatterijen worden verlaagd tot minder dan 1 yuan/wattuur. Uiterlijk in 2025 zal de energiedichtheid 500 wattuur/kilogram bereiken.

(831) De bedrijfstak voor batterijen wordt bovendien zwaar ondersteund in de VRC. Er bestaat een groot aantal verordeningen van verschillende overheidsinstanties die toezicht houden op elk aspect van de batterijsector, zoals is aangetoond in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), en met name in het actieplan voor batterijen 2017 zoals beschreven in de overwegingen 708 tot en met 710, het NEV-plan 2012-2020 (overweging 744), en de maatregelen in Jiangxi, Fujian en Shenzhen (overwegingen 725 tot en met 733). De Commissie vond bewijs in nationaal en lokaal beleid dat batterijproducenten profiteerden van een reeks steunmaatregelen, zoals beschreven in overweging 735. Deze bestonden uit beloningen, de toewijzing van grond, elektriciteit en gas tegen lagere prijzen, leningen van staatsbanken op niet-commerciële basis en preferentiële fiscale beleidsmaatregelen. De Commissie stelde ook vast dat de batterijproducenten die verbonden waren met de Geely Group en de SAIC Group die de vragenlijst hadden ingevuld, ook profiteerden van preferentiële beleidsmaatregelen, zoals preferentiële financiering, programma's voor vrijstelling en vermindering van belastingen, en subsidies (overweging 740).

(832) Door financiële steun te verlenen aan batterijproducenten, zette de Chinese overheid ondernemingen er meer toe aan om de binnenlandse levering van batterijen te verhogen en te ondersteunen, ten behoeve van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Dergelijke steun stimuleert leveranciers van batterijen om hun gedrag volledig af te stemmen op de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid om de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ontwikkelen.

(833) Bovendien heeft de Commissie in de bovenstaande afdeling al vastgesteld hoe de Chinese overheid een bepaald gedrag van de batterijleveranciers garandeert via de Chinese brancheorganisaties (CBIA en CIAPS), die geen onafhankelijke brancheorganisaties zijn, gezien de mate van zeggenschap die de Chinese overheid over hen heeft (overwegingen 777 tot en met 784) en de functies die zij vervullen (overwegingen 791 tot en met 798). Zoals reeds beschreven in de overwegingen 763 en 772, vertegenwoordigden batterijleveranciers die leden waren van de CBIA en/of de CIAPS bovendien 86 % van het marktaandeel in 2020, en 93 % van de totale geïnstalleerde capaciteit in de VRC in 2023. De Commissie stelde ook vast dat de voornoemde Chinese brancheorganisaties geen onafhankelijke verenigingen waren die handelen volgens de beginselen van de vrije economie, maar entiteiten die worden geleid door de Chinese overheid en door haar worden beheerd via de Staatsraad (overwegingen 777 tot en met 784). Beide verenigingen bleken met name taken uit te voeren die hen door de overheid waren toevertrouwd, en hun rol bestaat erin de overheid bij te staan bij de uitvoering van overheidsbeleid en het reguleren van de gedragingen van hun leden. De verenigingen en hun leden beschikken over de bevoegdheid om "de zelfdiscipline van de bedrijfstak te versterken" en "de vereniging, de bedrijfstak en de gedragingen van de leden te reguleren", en, met name in het geval van de CBIA ook om "zaken in verband met de productie, verkoop en uitvoer van ondernemingen te coördineren". Deze twee verenigingen oefenen dus in zoverre overheidsgezag uit dat hun rol erin bestaat het beleid van de Chinese overheid uit te voeren om tegen lagere prijzen batterijen ten behoeve van de binnenlandse bedrijfstak voor batterijen te leveren en erop toe te zien dat alle relevante leveranciers zich daar volledig aan houden. Tegen deze achtergrond beschouwde de Commissie de CBIA en de CIAPS als "overheidsinstanties" in de zin van artikel 1.1, punt a), 1), van de SCM-overeenkomst.

(834) Bovendien gaf de vereniging tijdens het 7e ledencongres van de CBIA aan dat "de vereniging vrij spel moet geven aan haar rol als een zichzelf regulerende brancheorganisatie, de belangrijke verantwoordelijkheden op zich moet nemen om marktgedrag in stand te houden, de bedrijfstak te leiden naar geordende concurrentie, beperkingen in verband met regels, toezicht op zelfdiscipline, en verbetering van de ontwikkeling, […] **gedragingen beperkt en bestraft die de marktorde verstoren, de belangen en het imago van de bedrijfstak schaden**, en ernaar streeft een billijke en geregelde ontwikkelingsomgeving voor de bedrijfstak voor batterijen tot stand te brengen" [nadruk toegevoegd] ([377]). Hieruit blijkt dat de leden de aanwijzingen van de vereniging moeten volgen, die gericht zijn op het reguleren van de economische gedragingen van hun leden teneinde het beleid van de Chinese overheid na te leven, om niet de gevolgen te hoeven ondervinden die de CBIA hen oplegt. Hieruit blijkt voorts dat de Chinese overheid via de verenigingen de batterijproducenten opdracht geeft om zich op een bepaalde manier te gedragen. Bijkomend bewijs dat de Chinese overheid actief deelneemt aan de markt en ingrijpt wanneer zich problemen met prijzen en aanbod voordoen, is te vinden in de persverklaringen van de MIIT in 2022 (overweging 750), toen de MIIT beloofde om "de [grondstofprijzen] zo snel mogelijk weer op een redelijk niveau te brengen" ([378]).

([377]) Zie https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Zie voetnoot 308.

(835) Voorts merkte de Commissie op dat de bepalingen in de statuten van CATL en in het beheersysteem voor verbonden transacties, zoals uiteengezet in overweging 801, bepalen dat er gevallen zijn waarin de prijzen van alle soorten transacties met verbonden entiteiten door de staat worden vastgesteld. Aangezien CATL veruit de grootste leverancier op de binnenlandse markt is en joint ventures heeft met producenten voor batterijvoertuigen die in handen van de staat zijn en met de twee in de steekproef opgenomen niet-geïntegreerde producenten, heeft de Commissie, bij gebrek aan medewerking van CATL, geconcludeerd dat de Chinese overheid een sleutelrol speelt in het prijsmechanisme voor de batterijen die aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen worden geleverd en dat CATL zich, wat de binnenlandse markt betreft, niet als een vrije marktdeelnemer gedraagt.

(836) Dit wordt verder geïllustreerd door het irrationele gedrag van CATL op de binnenlandse markt en op de uitvoermarkten (overweging 813), waar CATL winst opoffert door batterijen op de Chinese binnenlandse markt te verkopen. Het irrationele gedrag van CATL toont aan dat de onderneming door het beleid van de Chinese overheid werd gestuurd om tegen lagere prijzen batterijen te leveren aan de binnenlandse bedrijfstak voor batterijvoertuigen, in plaats van een marktgestuurd gedrag te vertonen, waarbij de onderneming vooral batterijen zou hebben verkocht op uitvoermarkten, waar zij haar winst tijdens het onderzoektijdvak aanzienlijk had kunnen optimaliseren. Zoals uiteengezet in de overwegingen 738 tot en met 742 heeft de Chinese overheid de leveranciers van batterijen ook financiële steun verleend om ervoor te zorgen dat de ondernemingen in kwestie kunnen blijven voortbestaan en hun capaciteit verder kunnen ontwikkelen, zodat zij hun door de Chinese overheid geregisseerde irrationele gedrag kunnen voortzetten en batterijen tegen lage prijzen en in voldoende hoeveelheden aan de producenten van batterijvoertuigen kunnen leveren in plaats van hun verkoop op de uitvoer te richten, waarbij zij aanzienlijke winsten zouden hebben behaald.

(837) In het licht van het beschikbare bewijsmateriaal was de Commissie van oordeel dat de rol van de Chinese overheid "actiever was dan louter aansporing", zoals door de WTO-beroepsinstantie vereist ([379]). De door de Chinese overheid genomen maatregelen beperken de vrijheid van handelen van de batterijproducenten door in de praktijk hun zakelijke beslissingen te beperken wat betreft de prijs waartegen zij hun product verkopen, zoals blijkt uit de plannen die worden beschreven in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), ten voordele van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. De rol van de Chinese overheid ging veel verder dan een gewone interventie als markttoezichthouder in de batterijsector. Met de desbetreffende maatregelen werden niet alleen algemene aspecten van de markt gereguleerd, maar werden aan de batterijbedrijven ook bepaalde gedragingen opgelegd. Al deze maatregelen werden genomen om ervoor te zorgen dat batterijondernemingen batterijen tegen lagere prijzen leverden ten behoeve van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Die intentie kwam duidelijk naar voren uit talloze beleidsverklaringen en handelingen zoals beschreven in afdeling afdeling 3.7.2.1.1, punt i).

(838) Door batterijbedrijven te verplichten zich aan deze maatregelen te houden, die op hun beurt werden gehandhaafd in de brancheorganisaties, die verplicht zijn om deze plannen te eerbiedigen en uit te voeren, ontnam de Chinese overheid hen de mogelijkheid om zelf hun verkoopstrategieën te kiezen volgens de marktoverwegingen. Met andere woorden: deze maatregelen vormen ontegenzeggelijk een "aantoonbaar verband" tussen het overheidsoptreden en het gedrag van de batterijbedrijven. De Chinese overheid gebruikte de batterijbedrijven om de producenten van batterijvoertuigen te ondersteunen.

(839) Tot slot ging de Commissie na of de feitelijke levering van inputs door producenten in werkelijkheid niet verschilt van wat de overheid zelf zou hebben gedaan. De Commissie is van oordeel dat dit het geval is. In plaats van de batterijen rechtstreeks aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te verstrekken om de doelstellingen van het overheidsbeleid van de Chinese overheid, namelijk de ontwikkeling van deze bedrijfstak stimuleren, te verwezenlijken, zet de Chinese overheid via een reeks maatregelen particuliere entiteiten ertoe aan dit namens haar te doen. Voor zover bovendien een dergelijke levering van goederen door de overheid gepaard gaat met de uitgave van bepaalde inkomsten (zoals het verstrekken van subsidies op de inputs of het afzien van inkomsten door het leveren van goederen tegen een minder dan toereikende beloning), moet een dergelijke maatregel worden opgevat als de typische functies die de overheid normaal zelf zou vervullen ([380]).

([379]) Verslag van de beroepsinstantie, DS 296, punt 115.

([380]) Zie panelverslag Verenigde Staten – onderzoek naar compenserende rechten op halfgeleiders voor dynamisch willekeurig toegankelijk geheugen (DRAM's) uit Zuid-Korea, WT/DS296, 21 februari 2005, voetnoot 57: "[W]ij zijn van mening dat met functies die "de overheid normaal zelf zou vervullen" ook de functies van belastingheffing en uitgave van inkomsten worden bedoeld. [...] Voor zover leningen en herstructureringsmaatregelen gepaard gaan met belastingheffing of uitgave van inkomsten, kunnen zij onder die bepaling vallen".

(840) In het licht van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat de door de Chinese overheid vastgestelde reeks maatregelen leidt tot een financiële bijdrage in de vorm van een levering van batterijen van overheidswege tegen een minder dan toereikende beloning aan de Chinese producenten van batterijvoertuigen in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening. Batterijleveranciers worden er door de Chinese overheid toe aangezet om batterijen tegen een minder dan toereikende beloning ([381]) aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te leveren, zodat hun gedrag aan de Chinese overheid moet worden toegeschreven, en het niet louter een onbedoeld resultaat van het optreden van de Chinese overheid is. De Chinese overheid zorgt ervoor dat de batterijprijzen worden gecontroleerd via de brancheorganisaties en de steun die aan batterijfabrikanten wordt verleend om de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid na te leven.

3.7.2.1.2. Voordeel, specificiteit en berekening van het subsidiebedrag

a) *Voordeel*

(841) Zoals uitgelegd in de afdeling 3.3.1.2, verstrekte geen enkele niet-verbonden producerende leverancier van LFP of batterijen informatie aan de Commissie door het beantwoorden van de vragenlijst voor Chinese leveranciers van inputs. Gezien het bestaan van een relatie tussen de twee niet-geïntegreerde, in de steekproef opgenomen producenten en CATL, werd de laatstgenoemde ook verzocht een vragenlijst in te vullen, maar deze heeft dit nagelaten.

(842) Bijgevolg moest de Commissie zich overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening baseren op de beschikbare gegevens om het niveau te bepalen van het voordeel voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs die batterijen aankochten op de binnenlandse markt.

(843) De Commissie heeft geconcludeerd dat de leveranciers van batterijen beschouwd worden als overheidsinstanties of particuliere ondernemingen waaraan de Chinese overheid de functie heeft toevertrouwd en/of hen ermee heeft belast om batterijen tegen een minder dan toereikende beloning te leveren.

(844) Overeenkomstig artikel 3, lid 2, artikel 5 en artikel 6, punt d), van de basisverordening heeft de Commissie de hoogte van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies beoordeeld in termen van het door de ontvanger daarmee verkregen voordeel waarvan het bestaan in het onderzoektijdvak werd vastgesteld.

(845) Voor de vaststelling van het bestaan van voordeel en de omvang ervan, is de Commissie eerst nagegaan of de prijzen in de VRC konden worden aangemerkt als een passende benchmark.

(846) Gezien de niet-medewerking van de Chinese overheid en het daaruit voortvloeiende gebrek aan informatie over de Chinese binnenlandse batterijmarkt, was de Commissie van oordeel dat het niet passend was haar benchmark te baseren op Chinese binnenlandse prijzen, gezien het grote marktaandeel van de batterijleveranciers die lid waren van de CBIA of de CIAPS en de bevinding dat de Chinese markt verstoord was als gevolg van het toepasselijke nationale en sectorale beleid van de binnenlandse batterijleveranciers (zie afdeling 3.7.2.1), en met name het prijsbeleid.

(847) De Commissie stelde twee mogelijke bronnen vast voor het bepalen van een passende benchmark voor de batterijen: Bloomberg New Energy Financials ("BNEF") en Benchmark Mineral Intelligence ("BMI") ([382]). Hoewel BNEF een nuttige bron van informatie leverde, maakte het gebruik van BNEF het echter niet mogelijk om potentiële benchmarkprijzen voor het onderzoektijdvak te berekenen op basis van maandelijkse prijzen. BNEF heeft evenmin een prijs per chemische samenstelling per geografisch gebied vastgesteld. Bovendien heeft zij geen prijzen af fabriek opgegeven, zodat de prijsvergelijkingen zouden kunnen worden beïnvloed door verschillende leveringsvoorwaarden. Daarentegen konden op basis van de BMI-gegevens benchmarks af fabriek voor het onderzoektijdvak per chemische samenstelling (LFP en NMC) en per geografisch gebied worden berekend ([383]). Ook konden met deze gegevens de verschillende chemische subsamenstellingen van NMC (111, 523, 622, 811) worden gewogen op basis van de overeenkomstige vraag in de sector elektrische voertuigen. BMI rapporteerde echter alleen prijzen per kWh op celniveau, niet op packniveau. Rekening houdend met de mate van nauwkeurigheid wat de termijn, het geografische gebied, de chemische samenstelling en de leveringsvoorwaarden betreft, werd BMI beschouwd als de meest geschikte bron voor het vaststellen van een benchmarkprijs voor cellen. Bovendien waren de prijzen af fabriek die werden gebruikt uit de geselecteerde bron een conservatief alternatief, aangezien de werkelijke batterijaankopen gedaan kunnen zijn onder verschillende leveringsvoorwaarden, zoals verschillende vervoerskosten.

([381]) Zie ook afdeling 3.7.2.1 over voordeel.

([382]) Gegevensverstrekker en uitgever van marktonderzoeksgegevens voor de toeleveringsketen van lithiumionbatterijen voor elektrische voertuigen, zie https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) De beschikbare regio's waren Noord-Amerika, Azië, de VRC en Europa.

(848) Om een overeenkomstige benchmark voor NMC-batterijcellen buiten de VRC te berekenen ([384]), gebruikte de Commissie een gemiddelde benchmarkprijs die was gewogen aan de hand van de vraag naar chemische subsamenstellingen van NMC-batterijen in de sector elektrische voertuigen, zoals gerapporteerd door BMI. Bij het ontbreken van een benchmark voor LFP-batterijcellen buiten de VRC, werd het redelijk geacht deze prijs vast te stellen door de verhouding van benchmarks voor NMC-batterijcellen binnen en buiten de VRC toe te passen ([385]).

(849) Om de overeenkomstige benchmark voor batterijpacks te berekenen, gebruikte de Commissie de benchmarks voor LFP- en NMC-batterijcellen buiten de VRC zoals beschreven in de bovenstaande overwegingen, en paste zij de cel-pack-verhouding toe, op basis van openbaar beschikbare informatie die bekend was gemaakt door BNEF ([386]). De cel-pack-verhouding werd bevestigd door de gegevens over het dossier die door een van de medewerkende groepen was versterkt.

(850) Bij de berekening van het voordeel voor de Geely Group werd rekening gehouden met het verschil tussen het bedrag dat daadwerkelijk door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs is betaald voor batterijen (cellen, modules en packs) en het bedrag dat normaliter had moeten worden betaald op basis van de vastgestelde benchmark.

(851) Zoals uitgelegd in overweging 815, stelde de Commissie vast dat twee verbonden batterijleveranciers batterijen uitvoerden tegen een aanzienlijk hogere prijs dan waartegen diezelfde batterijen op de Chinese binnenlandse markt werden verkocht.

(852) Hoewel er geen juiste conclusie kon worden getrokken met betrekking tot de aankoop van batterijen door de SAIC Group vanwege het gebrek aan medewerking zoals beschreven in afdeling 3.3.2, stelde de Commissie vast dat ten minste de vier belangrijkste batterijleveranciers in handen waren van de staat, leden waren van de CBIA en/of daarmee nauw verbonden waren via CATL. Voor de Geely Group werd vastgesteld dat deze meer dan 65 % van haar batterijen aankocht bij ondernemingen die leden waren van een van deze twee verenigingen. Op basis van het bovenstaande en bij gebrek aan andere informatie werd dit beschouwd als representatief voor de situatie op de Chinese binnenlandse markt voor batterijen.

(853) Bijgevolg werd vastgesteld dat de twee niet-geïntegreerde, in de steekproef opgenomen producenten hun batterijen aankochten bij belangrijke marktdeelnemers die werden beschouwd als "overheidsinstanties" of particuliere lichamen waaraan de Chinese overheid functies heeft toevertrouwd of waarmee zij hen heeft belast en dat de Chinese producenten van batterijvoertuigen profiteerden van batterijen die tegen een minder dan toereikende beloning werden verkocht.

(854) Bovendien miste de Commissie, als gevolg van de gedeeltelijke niet-medewerking van de Chinese overheid, cruciale informatie over de marktsituatie in de VRC van batterijleveranciers en over mogelijke correcties die moesten worden aangebracht.

(855) Op basis daarvan concludeerde de Commissie dat de geldende voorwaarden op de Chinese markt geen correcties rechtvaardigden, in het licht van het ontbreken van marktvoorwaarden in het land van oorsprong, en in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6, punt d), ii), van de basisverordening, en berekende zij daarom de benchmark volgens de hierboven beschreven methode.

b) *Specificiteit*

(856) De door de Chinese overheid genomen reeks maatregelen was bedoeld om uitsluitend ten goede te komen aan de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen, waarvan batterijvoertuigen deel uitmaken, aangezien de desbetreffende batterijen waarop de maatregelen van toepassing zijn alleen worden gebruikt door de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen.

Bovendien wordt in de specifieke rechtshandelingen en diverse documenten die in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), aan de orde komen, de bedrijfstak voor batterijvoertuigen duidelijk aangewezen als begunstigde van de maatregelen in kwestie.

(857) De Commissie concludeerde bijgevolg dat subsidies in de vorm van het verstrekken van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning niet algemeen beschikbaar zijn, maar specifiek zijn in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening. Bovendien heeft geen enkele belanghebbende bewijsmateriaal overgelegd waaruit zou blijken dat deze vorm van subsidies is gebaseerd op objectieve criteria of voorwaarden in de zin van artikel 4, lid 2, punt b), van de basisverordening.

([384]) De benchmark buiten de VRC was afhankelijk van de prijzen die van toepassing waren in Noord-Amerika, Europa en Azië, dus met uitsluiting van de VRC.

([385]) In de VRC was de benchmark afhankelijk van de prijzen die van toepassing waren in de VRC. De benchmark buiten de VRC was afhankelijk van de prijzen die van toepassing waren in Noord-Amerika, Europa en Azië, dus met uitsluiting van de VRC.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ en https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/.

c) *Berekening van het subsidiebedrag*

(858) De Commissie analyseerde de prijzen op basis van kWh en hield rekening met de chemische samenstelling (NMC vs. LFP), het batterijtype (module vs. pack), en de relatie. Op basis hiervan concludeerde zij dat de prijzen bij aankoop van verbonden ondernemingen gemiddeld ([387]) hoger waren dan de prijzen bij aankoop van niet-verbonden leveranciers. Dat verschil was groter dan 8 % en in sommige gevallen zelfs 20 % voor bepaalde combinaties van chemische samenstelling en batterijtype.

(859) Gezien die verschillen, analyseerde de Commissie de informatie in het dossier met betrekking tot de verrekenprijs om te bepalen of dergelijke transacties als marktconform konden worden beschouwd. De informatie in het dossier, d.w.z. de ingediende prijsovereenkomsten en -contracten, omvatten echter geen informatie in dit verband in dit verband. In dit opzicht en bij gebrek aan een argument van de Geely Group dat dergelijke transacties marktconform waren, kon de Commissie die prijzen niet gebruiken en verving zij deze door de prijs per kWh die voor gelijksoortige producten aan niet-verbonden leveranciers was betaald. Indien bepaalde ondernemingen binnen de Geely Group niet van niet-verbonden leveranciers kochten, werd de gewogen gemiddelde prijs per kWh voor gelijksoortige producten, op het niveau van de Geely Group, gebruikt. Deze vergelijking werd gemaakt op basis van kWh, waarbij rekening werd gehouden met de chemische samenstelling van de batterijen, namelijk LFP en NMC, en met het batterijtype (cel, module of pack). Bij het ontbreken van een toepasselijke benchmark voor modules, werd de prijsbenchmark voor cellen gebruikt als conservatief alternatief. De benchmarks waren gebaseerd op de batterijcelprijzen die waren verkregen van BMI ([388]), rekening houdend met de gemiddelde LFP- of NMC-celprijzen buiten de VRC in het onderzoektijdvak, zoals vastgesteld in de bovenstaande overwegingen.

(860) Rekening houdend met de gedeeltelijke niet-medewerking door de SAIC Group wat de levering van batterijen en overeenkomstige gegevens zoals beschreven in afdeling 3.3.1.4 betreft, moest de Commissie zich baseren op de beschikbare feiten. In dit verband baseerde zij zich op een aanzienlijke hoeveelheid aankopen door de andere in de steekproef opgenomen groep die batterijen aankocht. De in aanmerking genomen transacties sloten bepaalde batterijen uit die waren bestemd voor modellen batterijvoertuigen die niet soortgelijk waren aan de modellen de door SAIC werden verkocht.

Levering van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning

Naam van de onderneming	Subsidiepercentage
Geely Group	10,32 %
SAIC Group	13,24 %

3.7.2.2. Levering door de overheid van LFP tegen een minder dan toereikende beloning

(861) Zoals al eerder is opgemerkt, is een van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs (BYD Group) verticaal geïntegreerd. Daarom heeft de Commissie voor deze groep onderzocht of de levering van belangrijke grondstoffen voor de productie van batterijen die worden gebruikt in de door deze groep vervaardigde modellen, kon neerkomen op een tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie. In dit stadium heeft de Commissie dit onderzoek toegespitst op het belangrijkste onderdeel dat voor batterijen wordt gebruikt, namelijk LFP, dat meer dan 25 % van de productiekosten van de batterij vertegenwoordigt.

(862) Om het bestaan van een tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie vast te stellen, moeten op grond van de artikelen 3 en 4 van de basisverordening drie elementen aanwezig zijn: 1) een financiële bijdrage; 2) een voordeel; en 3) specificiteit. De Commissie zal deze elementen hieronder onderzoeken.

3.7.2.2.1. *Financiële bijdrage*

a) Leveranciers van LFP die optreden als "overheidsinstanties"

(863) De Commissie heeft eerst onderzocht of de leveranciers van LFP konden worden beschouwd als overheidsinstanties, zodat de levering van deze belangrijke grondstof tegen een minder dan toereikende beloning kon worden toegeschreven aan de Chinese overheid in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), van de basisverordening. Zoals gedetailleerd is uitgelegd in afdeling 3.5.1, overwegingen 409 tot en met 418, moet de rechtsnorm voor het bestaan van een overheidsinstantie worden uitgelegd in overeenstemming met de WTO-rechtspraak. Op basis van

([387]) De prijsvergelijking tussen verbonden en niet-verbonden leveranciers is gemaakt door de aankoopvolumes in aanmerking te nemen bij het berekenen van een gewogen gemiddeld prijsverschil.

([388]) Gegevensverstrekker en uitgever van marktonderzoeksgegevens voor de toeleveringsketen van lithiumionbatterijen voor elektrische voertuigen, zie https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

de relevante rechtspraak waarnaar wordt verwezen in de overwegingen 409 tot en met 418, moet worden onderzocht of de producenten van inputs in de VRC die zich bezighouden met het leveren van inputs "overheidseidsinstanties" zijn (d.w.z. entiteiten die overheidsfuncties bezitten of uitoefenen of die de bevoegdheid hebben om deze uit te oefenen), waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met i) het juridische en economische klimaat dat heerst in het land waar de onderzochte entiteiten actief zijn, ii) de relatie tussen de betrokken entiteiten en de overheid, en iii) de kernkenmerken en functies van de relevante entiteiten.

i) *Het juridische en economische klimaat in de VRC*

(864) In de overwegingen 704 tot en met 758 heeft de Commissie het wettelijke en economische klimaat in de VRC al onderzocht en aangetoond hoe de Chinese overheid een kader heeft vastgesteld, van de inputs (inclusief grondstoffen zoals LFP) tot de mid-inputs (zoals batterijen), dat ervoor zorgt dat de leveranciers van inputs voldoen aan de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid om de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ontwikkelen. De relevante maatregelen die de Chinese overheid heeft genomen om haar beleidsdoelstelling te verwezenlijken om de belangrijkste bedrijfstakken in de toeleveringsketen van batterijvoertuigen te ondersteunen ten behoeve van de producenten van batterijvoertuigen, waaronder zowel belangrijke upstreammaterialen die worden gebruikt in de productie van batterijen, als batterijen vallen, worden beschreven in afdeling 3.7.2.1.1, punt i).

(865) De wet inzake minerale hulpbronnen en de regels voor de invoering van de wet inzake minerale hulpbronnen (overweging 723) maken duidelijk hoe de staat minerale hulpbronnen beschouwt als eigendom van de staat, en dat de overheid volledige controle heeft over de toewijzing van hulpbronnen en kan bepalen wie de mijnbouwrechten krijgt en wat de grenzen zijn van wat er wordt gewonnen. In het 14e vijfjarenplan voor grondstoffen (overweging 714) wordt de oprichting ondersteund van een systeem voor voorraden aan mineralen hulpbronnen waar de staat en ondernemingen gezamenlijk aan werken. Al met al heeft de Chinese overheid een systeem opgezet waarin zij volledige controle over de minerale hulpbronnen kan uitoefenen.

(866) Ook zijn er verschillende stimulansen beschikbaar voor de leveranciers van de grondstoffen die worden gebruikt in de productie van batterijen, zoals belastingvoordelen (overweging 721), oriëntatiefondsenbeloningen, kapitaaltoezeggingen (overweging 720).

(867) Bovendien stelde de Commissie vast dat lithiumijzerfosfaat niet onderworpen is aan de btw-terugbetaling van 13 % bij uitvoer en daardoor goedkoper is voor binnenlands verbruik dan bij uitvoer (overweging 753). Bewijs van ingrijpen van de Chinese overheid in de prijsstelling van grondstoffen voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen werd gevonden in persverklaringen van de MIIT in 2022 (overweging 750), toen de overheid beloofde de prijs van grondstoffen die in door nieuwe energie aangedreven voertuigen worden gebruikt (waaronder lithium) weer op een redelijk niveau te brengen.

(868) Uit al het bovenstaande blijkt dat de Chinese overheid op centraal en lokaal niveau een aantal beleidsmaatregelen en maatregelen heeft vastgesteld die gericht zijn op leveranciers van inputs, om uiteindelijk de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ondersteunen. Al deze inputs vormen een aanzienlijk deel van de productiekosten van batterijvoertuigen. Als resultaat van dit beleid van de Chinese overheid, dat zorgt voor een stabiel en ruim aanbod van deze inputs, gekoppeld aan lagere prijzen, profiteren producenten van batterijvoertuigen van subsidies in de vorm van aanzienlijk lagere kosten, waardoor ze batterijvoertuigen tegen lagere prijzen kunnen verkopen, ook op de EU-markt.

a) *Relatie tussen de leveranciers van LFP en de Chinese overheid*

(869) Na een analyse van het wettelijke en economische kader waarbinnen de leveranciers van inputs opereren, dat sterk bepaald wordt door de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid om de bedrijfstak voor batterijvoertuigen via leveranciers van inputs te ontwikkelen, heeft de Commissie ook de kenmerken van de Chinese binnenlandse markt voor batterijen, het bewijs van de aanwezigheid van de staat in/eigendom van leveranciers van inputs en andere aanwijzingen dat de Chinese overheid betekenisvolle zeggenschap over die entiteiten uitoefende (waaronder hun organisatorische kenmerken, ketens van beslissingsbevoegdheid en de algemene relatie met de Chinese overheid) geanalyseerd.

(870) LFP is een soort lithium dat is afgeleid van lithiumcarbonaat. Hoewel lithiumcarbonaat kan worden betrokken van leveranciers binnen en buiten de VRC – het grootste deel van de Chinese invoer van lithiumcarbonaat is afkomstig uit Chili en Argentinië ([389]) –, vindt, volgens online beschikbare informatie, ongeveer 75 % van de wereldwijde

([389]) Gebaseerd op de invoerstatistieken van de Global Trade Atlas (GTA) over de VRC, GS-code 28369100, van oktober 2022 tot en met september 2023.

lithiumraffinage plaats in de VRC ([390]). Dit betekent dat de wereld voor lithiumraffinage afhankelijk is van de VRC, en dat de dominante positie van de VRC op deze markt het land in staat stelt op het wereldtoneel een prijszetter te zijn. Dit werd verder bevestigd door de gegevens van de VRC over de invoer van LFP vanuit de rest van de wereld, waaruit bleek dat onbeduidende hoeveelheden LFP uit derde landen werden betrokken ([391]).

(871) De Commissie kon in het publieke domein geen verdere informatie vinden over overheidseigendom van en -zeggenschap voor de markt voor leveranciers van LFP als geheel. Gezien het gebrek aan medewerking van de Chinese overheid (zie afdeling 3.3.1.2) en van de BYD Group wat zijn belangrijkste verbonden leverancier betreft (zie afdeling 3.3.4), kan de Commissie concluderen dat de mate van overheidseigendom van en -zeggenschap over de leveranciers van LFP belangrijker zou kunnen zijn dan het niveau dat in de beschikbare informatie wordt gesuggereerd.

(872) Dienaangaande bleek uit online beschikbare informatie over het marktaandeel van lithiumproducenten in de VRC ([392]) dat de door de BYD Group ingediende informatie als representatief voor de Chinese binnenlandse markt kon worden beschouwd. De Commissie hield rekening met de informatie die was verstrekt door de enige in de steekproef opgenomen verticaal geïntegreerde producent (de BYD Group), die zij representatief achtte voor de hele Chinese markt van LFP. De Commissie identificeerde negen leveranciers van LFP aan de BYD Group. Toen de Commissie geen informatie in het publieke domein kon vinden, moest zij conclusies trekken op basis van artikel 28 van de basisverordening.

(873) De Commissie stelde vast dat alle negen Chinese lithiumleveranciers in de VRC waren gevestigd. De Commissie concludeerde dus dat de Chinese markt van LFP door binnenlandse leveranciers werd gedomineerd.

(874) De Commissie heeft ook vastgesteld dat de activiteiten van de leveranciers van LFP onder dezelfde ondergeschikte verenigingen vallen als die van de batterijproducenten, namelijk de CBIA en de CIAPS ([393]), waarbij dezelfde bepalingen van afdeling 3.7.2.1 van toepassing zijn op leveranciers van LFP. Zoals opgemerkt in overweging 773 publiceren de CBIA en de CIAPS de volledige ledenlijst niet online. De Commissie kon vaststellen dat ondernemingen lid waren van de CBIA, de CIAPS en andere brancheorganisaties door hun jaarverslagen en andere online beschikbare informatie te raadplegen, zoals een lijst van de leden van hun uitvoerende organen. Bij gebrek aan door de Chinese overheid verstrekte informatie alsook officiële openbare gegevens met betrekking tot de volledige ledenlijst van de CBIA en de CIAPS, was de Commissie van mening dat zelfs nog meer leveranciers leden van deze verenigingen zouden kunnen zijn. Van de negen leveranciers van LFP aan de BYD Group stelde de Commissie inderdaad vast dat ten minste twee van hen leden van de CBIA waren en ook gedeeltelijk in staatsbezit waren. Twee andere leveranciers bleken ook gedeeltelijk in staatsbezit te zijn. Volgens haar jaarverslag werd een van de ondernemingen die gedeeltelijk in staatsbezit was, ook bestuurd als een onderneming met overheidskapitaal ([394]). Van een andere onderneming werd vastgesteld dat zij lid van de CIAPS was. Tijdens het onderzoektijdvak waren de staatsonderneming en de andere leden van de CBIA en de CIAPS goed voor 90 % van de totale hoeveelheid LFP die aan de in de steekproef opgenomen producent-exporteur werd geleverd, en voor maximaal 92 % van de totale waarde. Een van de grootste leveranciers was niet alleen lid van de CBIA, maar maakte ook deel uit van haar uitvoerende raad. Bijgevolg stelde de Commissie vast dat verschillende leveranciers van LFP, die verantwoordelijk zijn voor de grootste hoeveelheid door de BYD Group betrokken LFP, en ook tot de grootste marktspelers behoren, leden van de CBIA en/of de CIAPS waren.

(875) Op basis van het bovenstaande concludeerde de Commissie dat de Chinese binnenlandse markt voor LFP grotendeels wordt gedomineerd door binnenlandse leveranciers die voor een groot deel leden zijn van ondergeschikte verenigingen zoals de CBIA, de CIAPS en de Hunan Battery Industry Association en/of in staatsbezit zijn.

([390]) Zie *The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts* ("De strijd om de suprematie van China als producent van batterijen te doorbreken, in vijf grafieken"), Bloomberg, 1 december 2022, beschikbaar op https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/.

([391]) Gebaseerd op de invoerstatistieken van de GTA over de VRC, GS-code 28429040, van oktober 2022 tot en met september 2023.

([392]) Zie *China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list* ("De top-10 van China's lithium-ijzerfosfaatproductie (januari-augustus)", ESCN, 16 oktober 2023. Beschikbaar op: 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, blz. 29.

([394]) Zie https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, blz. 82.

(876) De Commissie onderzocht voorts de relatie tussen de Chinese overheid en de leveranciers van LFP, om vast te stellen of de overheid zinvolle controle over de entiteiten in kwestie en hun gedragingen op de markt uitoefende.

(877) De Commissie vond ook bewijs van invloed van de CCP door middel van de partijopbouwende vereniging bij sommige van de grote leveranciers van LFP aan de BYD Group. Net als voor CATL (overweging 786) bevatten de statuten van drie leveranciers van LFP aan de BYD Group specifieke bepalingen over de oprichting van CCP-organisaties en partijactiviteiten binnen de onderneming.

(878) De Commissie stelde vast dat 89 % van de totale hoeveelheid aan de BYD Group geleverde LFP en maximaal 91 % van de totale waarde in het onderzoektijdvak werden betrokken bij leveranciers van LFP die lid waren van de CBIA en/of de CIAPS. Een andere belangrijke leverancier van LFP was ook gedeeltelijk in staatsbezit en werd, volgens zijn jaarverslagen, beheerd als een onderneming met overheidskapitaal.

(879) Op basis van a) de mate van zeggenschap die de Chinese overheid uitoefent over de Chinese brancheorganisaties die in afdeling 3.7.2.1.1, punt ii), zijn geanalyseerd (namelijk de CBIA en de CIAPS), en b) het feit dat de meeste Chinese binnenlandse producenten van LFP lid waren van die brancheorganisaties, in staatsbezit waren of beheerd werden als onderneming met overheidskapitaal (overweging 873), en c) het feit dat de statuten van verschillende leveranciers van LFP bepalingen bevatten over de oprichting van CCP-organisaties binnen de onderneming (overweging 876), concludeerde de Commissie dat de markt voor LFP wordt gedomineerd door verschillende ondernemingen die door de staat worden beheerd en gecontroleerd via hun lidmaatschap van brancheorganisaties zoals de CBIA en de CIAPS. Gezien de aanwezigheid in het bestuur van de verenigingen en ook de koers van hun zakelijke beslissingen, kan de Chinese overheid betekenisvolle zeggenschap uitoefenen over de batterijleveranciers, ook via hun lidmaatschap van de CBIA en de CIAPS.

b) *Belangrijkste kenmerken en functies van de lithiumleveranciers*

(880) Bij gebrek aan informatie van de Chinese overheid betreffende het aantal en overige informatie over de formele aanwijzingen voor staatseigendom en controle over binnenlandse leveranciers van lithium en batterijen voor batterijvoertuigen, moest de Commissie zich overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening baseren op de beschikbare gegevens. Hiertoe analyseerde de Commissie de situatie van de lithiumleveranciers zoals gerapporteerd bij de enige in de steekproef opgenomen, verticaal geïntegreerde producent (de BYD Group). Toen de Commissie geen informatie in het publieke domein kon vinden, moest zij conclusies trekken op basis van artikel 28 van de basisverordening.

(881) De Commissie stelde vast dat sommige van deze leveranciers direct of indirect gedeeltelijk staatseigendom waren. De Commissie stelde met name vast dat Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. gedeeltelijk in handen was van de staat, aangezien in 2022 ten minste 21,9 % van de aandelen in handen was van staatsentiteiten ([395]). Ondanks dit kennelijke gedeeltelijke staatseigendom werd deze onderneming beheerd als een staatsonderneming op aandelen ([396]). Drie andere leveranciers van de BYD Group bleken ook gedeeltelijk direct of indirect in handen van de staat te zijn ([397]). Bovendien stelde de Commissie ook de aanwezigheid en wijdverbreide invloed vast van CCP-leden en -organisaties bij meerdere LFP-leveranciers van BYD. Het kader waarbinnen CCP-organisaties actief zijn binnen ondernemingen alsook hun doel zijn beschreven in de overwegingen 785 en 786. Lithiumleveranciers van de BYD Group, die qua waarde of volume goed zijn voor meer dan 90 % van de inkoop van LFP, bleken deel uit te maken van brancheorganisaties die optreden als "overheidsinstanties" in de zin van artikel 1.1, punt a), 1), van de SCM-overeenkomst, en waarvan de deelname aan de vereniging hetzelfde overheidsgezag heeft verleend aan de leden ervan.

(882) De Commissie ging na of de LFP-leveranciers over overheidsgezag beschikken en of zij dit gezag uitoefenen bij de uitvoering van overheidsfuncties. Uit het bewijsmateriaal bleek dat de LFP-leveranciers zich aan de beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid zoals bedoeld in afdeling 3.7.2.1.1, punt i) houden en dat zij derhalve overheidsfuncties uitvoeren.

([395]) Zie http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, blz. 76.
([396]) Zie https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, blz. 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF, blz. 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, blz. 88.

(883) Gezien het gebrek aan medewerking van de Chinese overheid (zie afdeling 3.2.3), moest de Commissie zich baseren op online beschikbare informatie. De Commissie vond bewijs van LFP-leveranciers die nationale taken ondernemen, bijvoorbeeld in het district Anju (stad Suining, Sichuan) en in Yunnan. Deze twee projecten betreffen dochterondernemingen van Hunan Yuneng New Energy Materials, de grootste LFP-producent in China ([398]), met BYD en CATL als belangrijkste afnemers ([399]). Bovendien behoorden zowel BYD als CATL tijdens het onderzoektijdvak tot de aandeelhouders van Hunan Yuneng New Energy Materials, samen met een groep in staatseigendom ([400]).

(884) Het district Suining is met name belangrijke vanwege zijn lithiumvoorraden. Zoals reeds beschreven in overweging 724, vond de Commissie bewijs van nationale plannen met bepalingen betreffende de jaarlijkse productie, winstdoelstellingen en ontwikkelingsdoelstellingen, zoals uiterlijk in 2025 een jaarlijkse productie van meer dan 800 000 ton materialen voor positieve elektroden en meer dan 500 000 ton precursoren voor positieve elektroden. Binnen dit kader ondertekenden Hunan Yuneng New Energy Materials, de toonaangevende LFP-producent in de VRC, en de stad Suining in 2021 een overeenkomst voor de bouw van een project dat jaarlijks 110 000 ton materialen voor positieve elektroden voor lithiumbatterijen opbrengt ([401]). Dit is een van verschillende overeenkomsten die met andere ondernemingen op het gebied van batterijen zijn ondertekend voor de bouw van "China's Lithium Industry Capital", een van de belangrijkste doelstellingen van het plan van Suining.

(885) In 2021 ondertekende Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials een overeenkomst met de stedelijke overheid van Anning voor de oprichting van een productielijn in Anning Industrial Park ([402]). Yunnan Yuneng is een andere dochteronderneming van Hunan Yuneng New Energy Materials, waarnaar wordt verwezen in overweging 883. Deze overeenkomst is onderdeel van het bredere kader van overeenkomsten voor de bouw van de Dianzhong New Area; zoals vermeld op de overheidswebsite van de provincie Yunnan: "In het **driejarig actieplan voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor nieuwe-energiebatterijen in de provincie Yunnan (2022-2024)** ("actieplan voor Yunnan") [nadruk toegevoegd] staat duidelijk dat er in de Dianzhong New Area en op andere plaatsen industriële bases voor de productie van nieuwe-energiebatterijen zullen worden gebouwd. De partijwerkgroep en het beheerscomité van de New Area hebben de doelstelling om "een industrieel cluster van 100 miljard voor nieuwe-energiebatterijen in Anning te bouwen" onmiddellijk verankerd om de volledige industriële keten uit te zetten. Zich richten op de productie van belangrijke materialen, zoals positieve en negatieve elektroden, membranen, bladkoper/bladaluminium, elektrolyten, hulzen en andere hulpmaterialen voor nieuwe-energiebatterijen, zich richten op de leidende productie en vervaardiging van batterijcellen en batterijpacks, een nauwkeurige bevordering van investeringen uitvoeren, ernaar streven een volledige locatie voor industriële ketens te bouwen en ernaar streven een belangrijk nationaal industrieel cluster voor groene, nieuwe-energiebatterijen in Anning te bouwen tegen het einde van het "14e vijfjarenplan"" ([403]). Op basis van het gevonden bewijs is de bouw van productielijnen in Anning Industrial Park dus ook bedoeld om de doelen van het actieplan voor Yunnan te bereiken.

(886) Op basis van het bovenstaande onderzocht de Commissie voorts of het feit dat de LFP-leveranciers over overheidsgezag beschikten en als "overheidsinstanties" werden beschouwd, van invloed was op de prijzen voor de Chinese binnenlandse producenten van batterijvoertuigen.

(887) Bij gebrek aan medewerking van niet-verbonden of verbonden lithiumleveranciers, moest de Commissie zich, zoals uitgelegd in afdeling 3.3.1.2, baseren op de beschikbare feiten. In dit verband wordt eraan herinnerd dat de Commissie niet beschikte over cruciale informatie over de structuur van de binnenlandse grondstoffenmarkt, alsmede het prijsstellingsmechanisme. Derhalve moest de Commissie zich baseren op de beschikbare feiten en was zij van oordeel dat de informatie die werd verstrekt door de verticaal geïntegreerde, in de steekproef opgenomen producent illustratief was voor de situatie op de Chinese binnenlandse markt van LFP.

([398]) Zie *China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms* ("China versterkt LFP-investeringen in 2023 maar structureel overschot dreigt"), S&P Global, 9 mei 2023, beschikbaar op: https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms.

([399]) Zie "De omzet van kathodeleverancier Yuneng in 2022 bereikte bijna 42,8 miljard RMB, waarvan CATL en BYD goed waren voor meer dan 80 %", Energy Trend, 24 april 2023, beschikbaar op https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html.

([400]) Zie http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, blz. 76.

([401]) Zie https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html.

([402]) Yunnan Central New Area versnelt de bouw van een nieuw industrieel cluster voor energiebatterijen, overheid van de provincie Yunnan, 8 juli 2022, beschikbaar op: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) *Ibid.*

(888) In overweging 795 heeft de Commissie vastgesteld dat beide over overheidsgezag beschikten om de economische gedragingen van hun leden te reguleren en te sturen ten behoeve van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen en dat de activiteiten van de LFP-leveranciers ook worden geregeld door dezelfde ondergeschikte verenigingen (zie overweging 873).

(889) LFP is een soort lithium dat is afgeleid van lithiumcarbonaat, en de dominante positie van de VRC in de raffinage ervan houdt in dat de dominante positie van de VRC op deze markt hen in staat stelt op het wereldtoneel een prijszetter te zijn. Zoals reeds beschreven in overweging 869, constateerde de Commissie dat de VRC marginale hoeveelheden LFP invoerde ([404]), waaruit blijkt dat Chinese binnenlandse leveranciers veeleer prijszetters dan prijsvolgers zijn en over een beoordelingsmarge kunnen beschikken in hun prijsstellingsgedrag, gezien de dominante positie die de VRC inneemt in de raffinage van LFP.

(890) Dit werd verder bevestigd door het feit dat 100 % van de leveranciers van LFP van de BYD Group in de VRC waren gevestigd.

(891) Met betrekking tot de prijzen zelf, stelde de Commissie vast dat de gemiddelde maandelijkse aankoopprijs voor LFP door de enige geïntegreerde producent van batterijvoertuigen in het onderzoektijdvak met [40 – 60 %] daalde, terwijl de gemiddelde maandelijkse uitvoerprijs van hetzelfde prijs van oorsprong uit de VRC in dezelfde periode stabiel bleef ([405]). Een dergelijke prijsdaling kon worden vastgesteld voor alle grote leveranciers van LFP aan de BYD Group. Volgens de Commissie bevestigt dit dat de Chinese overheid er via het bestaande mechanisme, met name de brancheorganisaties en de steunmaatregelen voor producenten van LFP, voor zorgt dat producenten van batterijvoertuigen tegen goedkope prijzen van LFP worden voorzien en dat de leveranciers van LFP het bestaande prijsmechanisme strikt volgen. Van de producenten van LFP wordt verlangd dat zij openbare functies vervullen wanneer zij LFP aan binnenlandse producenten verstrekken, en niet dat zij optreden als rationele marktdeelnemers.

(892) Wat de belangrijkste leverancier van BYD betreft, heeft de Commissie vastgesteld dat zijn contract met de BYD Group een prijsbepaling bevatte die ervoor zorgde dat BYD kon profiteren van de gunstigste voorwaarden voor levering ([406]); d.w.z. dat BYD geen hogere prijs zou betalen dan andere afnemers van Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Deze bepaling wordt ook bevestigd in het prospectus voor de beursgang van dezelfde onderneming, waarin staat: "Partij A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.] belooft partij B [de BYD Group] te voorzien van de meest gunstige leveringsvoorwaarden voor lithiumijzerfosfaat qua hoeveelheid en leveringsprijs, en de leveringsprijs zal niet hoger zijn dan de laagste prijs van soortgelijke producten die door partij A aan andere afnemers worden verkocht" ([407]). In hetzelfde document werd ook erkend dat BYD een strategische investeerder was van Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.

(893) Hoewel CATL ook een strategische investeerder en belangrijke afnemer is van Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd. ([408]), heeft de Commissie in overweging 801 vastgesteld dat in de statuten van deze onderneming is bepaald dat de "prijsstelling van transacties met verbonden partijen door de staat wordt bepaald" ([409]). Gezien de relatie tussen de twee ondernemingen en bij gebrek aan enig ander bewijs van het tegendeel, was de Commissie dan ook van oordeel dat de door CATL voor LFP betaalde prijs door de staat was bepaald. Dit geldt voor een groot deel van de op de Chinese markt aangekochte LFP die voor producenten van batterijvoertuigen bestemd is, aangezien CATL de grootste "onafhankelijke" batterijproducent in de VRC is ([410]).

(894) Aangezien Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd. verplicht is de BYD Group de gunstigste leveringsvoorwaarden voor LFP te bieden in termen van prijzen, zoals beschreven in overweging 891, concludeerde de Commissie dat CATL en de BYD Group, de twee grootste batterijproducenten op de Chinese markt, LFP kochten tegen de gunstigste prijs die door de staat was vastgesteld dankzij een prijsmechanisme dat door de Chinese overheid was opgezet ten gunste van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

([404]) Gebaseerd op de invoerstatistieken van de GTA over de VRC, GS-code 28429040, van oktober 2022 tot en met september 2023.
([405]) Gebaseerd op de uitvoerstatistieken van de GTA over de VRC, GS-code 28429040, van oktober 2022 tot en met september 2023.
([406]) Dit betekent dat de voorwaarden van de leverancier aan BYD niet minder gunstig mogen zijn dan de voorwaarden die deze leverancier aan andere afnemers biedt. De prijs voor de leverancier aan BYD mag bijvoorbeeld niet hoger zijn dan de prijs voor hetzelfde product aan andere afnemers.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, blz. 1.1.384.
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, blz. 1.1.47.
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.
([410]) Rhodium-verslag, blz. 41.

(895) Gezien de bovenstaande overwegingen stelde de Commissie vast dat het de leveranciers van LFP niet is toegestaan hun prijzen vast te stellen volgens de normale marktoverwegingen en om hun winsten te maximaliseren. Dit wordt niet alleen geïllustreerd door het ingrijpen van de Chinese overheid in de markt, zoals beschreven in overweging 750, maar ook door het prijszettingsmechanisme dat de belangrijkste marktdeelnemers in de bedrijfstak voor batterijen en batterijvoertuigen begunstigt, zoals beschreven in de overwegingen 891 tot en met 893. Het bovenstaande bevestigt dat leveranciers van LFP deze input tegen een minder dan toereikende beloning aan de producenten van batterijvoertuigen leveren, waardoor de producenten van batterijvoertuigen een voordeel verkrijgen.

c) *Conclusie*

(896) De Commissie kwam op basis van de bovenstaande geanalyseerde informatie tot de conclusie dat de leveranciers van LFP over overheidsgezag beschikken en overheidsfuncties uitoefenen. Vanwege de plannen van de Chinese overheid en de toepasselijke strenge controle- en toezichtmechanismen die de verenigingen regelen, zijn de handelingen van deze verenigingen en hun leden alsook van de andere leveranciers in feite handelingen van de Chinese overheid.

(897) De Commissie was evenzeer van oordeel dat de ondernemingen die lithiumfosfaat leveren, ook beschikken over overheidsgezag en overheidsfuncties uitoefenen, in die zin dat zij zich ook aan het beleid van de Chinese overheid als bedoeld in afdeling 3.7.2 moeten houden, in plaats van te handelen volgens de beginselen van de vrije markt teneinde hun winsten te maximaliseren. Hun zakelijke beslissingen en bestuur worden duidelijk beïnvloed door dit beleid van de Chinese overheid om LFP tegen lagere of vastgestelde prijzen te leveren voor de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen, alsook om de richtsnoeren voor productiedoelstellingen te volgen, die daarom niet kunnen worden beschouwd als een uiting van particuliere gedragingen in een vrijemarkteconomie. Het bewijs dat is gevonden met betrekking tot de prijsstelling op de binnenlandse markt en het prijsstellingsgedrag op de uitvoermarkt vergeleken met dat op de binnenlandse markt bevestigt voorts dat LFP-producenten in de VRC zich veeleer aan het beleid van de Chinese overheid dan aan de beginselen van de vrije markt houden.

(898) De kenmerken van de Chinese binnenlandse markt en de prijsstellingsmechanismen die worden uitgevoerd en gemonitord door de batterijverenigingen, hun leden, en de leveranciers van LFP, staven verder de conclusie dat zij beschikken over overheidsgezag en overheidsfuncties uitoefenen.

(899) De Commissie was bijgevolg van oordeel dat de Chinese overheid een omgeving heeft gecreëerd waarin aan verticaal geïntegreerde producenten van batterijvoertuigen en batterijproducenten zoals CATL, die optreedt als een overheidsinstantie die overheidsbeleid uitvoert, tegen een minder dan toereikende beloning LFP worden verstrekt. Op basis hiervan concludeerde de Commissie dat de batterijverenigingen, met inbegrip van de CBIA en de CIAPS, de leden van deze verenigingen en alle andere leveranciers van batterijen en lithium, ook worden beschouwd als overheidsinstanties in de zin van artikel 1.1, punt a), 1), van de SCM-overeenkomst, aangezien zij geen andere keuze hebben dan te voldoen aan de overkoepelende beleidsdoelstellingen van de Chinese overheid ten gunste van de producenten van batterijvoertuigen.

b) Producenten van LFP die handelen als particuliere lichamen waaraan de Chinese overheid functies heeft toevertrouwd of waarmee zij hen heeft belast

(900) Naast de bevinding dat de producenten van LFP "overheidsinstanties" zijn in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), van de basisverordening, ging de Commissie ook na of de Chinese overheid een financiële bijdrage verstrekte door de levering van batterijen aan de producenten van batterijvoertuigen tegen een minder dan toereikende beloning, overeenkomstig artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening, toe te vertrouwen aan producenten van LFP (als particuliere lichamen) of hen daarmee te belasten.

(901) Deze analyse werd uitgevoerd op basis van de toepasselijke rechtsnorm zoals beschreven in de overwegingen 822 tot en met 826. De Commissie ging allereerst na of de steun van de Chinese overheid aan de Chinese bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de vorm van levering van LFP tegen een minder dan toereikende beloning daadwerkelijk een doelstelling is van de diverse overheidsmaatregelen in kwestie en niet enkel een "neveneffect" van de uitoefening van algemene regelgevende bevoegdheid. Tijdens het onderzoek werd met name onderzocht of de vastgestelde lagere prijzen voor LFP deel uitmaakten van de doelstellingen van de overheid of dat de lagere prijzen van LFP veeleer een "onwillekeurig" bijkomend gevolg waren van algemene overheidsregulering. De Commissie concludeerde dat de verschillende inmengingen door de Chinese overheid tot doel hadden de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te ondersteunen en dat de lagere prijzen van LFP voor batterijen een nagestreefd doel van deze maatregelen waren, die op hun beurt werden uitgevoerd via de brancheorganisaties die verplicht zijn om deze plannen in acht te nemen en uit te voeren.

(902) De Chinese overheid heeft in de loop der jaren een aantal maatregelen genomen om haar beleidsdoelstelling te verwezenlijken. In afdeling 3.2 worden de relevante achtergrond en context gedetailleerd beschreven, en wordt het belang uitgelegd dat de Chinese overheid hecht aan de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen en de omringende bedrijfstakken.

(903) De bedrijfstak voor LFP wordt, samen met de bedrijfstak voor batterijen, zwaar ondersteund in China. Er bestaat een groot aantal verordeningen, uitgevaardigd door verschillende overheidsinstanties, die toezicht houden op elk aspect van de batterijsector en ook op hun upstreammaterialen, zoals wordt aangetoond in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), en in het bijzonder de wet inzake minerale hulpbronnen en de regels voor de invoering van de wet inzake minerale hulpbronnen (overweging 723) en het 14e vijfjarenplan voor grondstoffen (overweging 714). Bovendien werd bewijs van ingrijpen van de Chinese overheid in de prijsstelling van grondstoffen voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen gevonden in persverklaringen van de MIIT in 2022 (overweging 750), toen de overheid beloofde de prijs van grondstoffen die in door nieuwe energie aangedreven voertuigen worden gebruikt (waaronder lithium) weer op een redelijk niveau te brengen.

(904) Daarenboven heeft de Commissie al vastgesteld dat de Chinese brancheorganisaties (d.w.z. de CBIA en de CIAPS) geen onafhankelijke brancheorganisaties zijn, gezien de mate waarin de Chinese overheid zeggenschap over hen heeft (overwegingen 777 tot en met 784) en gezien de functies die zij vervullen, waaruit blijkt dat zij beschikken over overheidsgezag (overwegingen 791 tot en met 798). Leden van de CIAPS beschikken met name over de bevoegdheid om "de zelfdiscipline van de bedrijfstak te versterken" en om "de vereniging, de bedrijfstak en de gedragingen van de leden te reguleren", terwijl de leden van de CBIA de bevoegdheid hebben om "zaken in verband met de productie, verkoop en uitvoer van ondernemingen te coördineren". Deze twee verenigingen oefenen dus in zoverre overheidsgezag uit dat hun rol erin bestaat het beleid van de Chinese overheid uit te voeren om tegen lagere prijzen LFP ten behoeve van de binnenlandse bedrijfstak voor batterijen te leveren en erop toe te zien dat alle relevante leveranciers zich daar volledig aan houden.

(905) Dit bevestigt dat de leveranciers van LFP op de Chinese binnenlandse markt niet als vrije marktdeelnemers handelen en geen economisch rationele beslissing nemen, zoals blijkt uit de ontwikkeling van de binnenlandse en uitvoerprijzen van LFP (overweging 919), waarbij de binnenlandse en uitvoerprijzen totaal verschillende trends volgen. Hun irrationele gedrag toont immers aan dat de onderneming door het beleid van de Chinese overheid werd gestuurd om tegen lagere prijzen batterijen te leveren aan de binnenlandse bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Dit wordt verder bevestigd door de bevindingen in overweging 892, waaruit de Commissie afleidde dat het merendeel van de LFP-prijzen op de markt, d.w.z. de LFP die CATL en BYD van verbonden leveranciers kopen, direct en indirect door de staat worden vastgesteld.

(906) Bovendien vond de Commissie bewijs in nationaal en lokaal beleid dat LFP-leveranciers in aanmerking komen voor een reeks steunmaatregelen, die worden genoemd in afdeling 3.7.2.1.1, punt i). Er zij aan herinnerd dat geen enkele upstreamleverancier aan dit onderzoek heeft meegewerkt, zodat de Commissie niet kon vaststellen of de LFP-leveranciers de in afdeling 3.7.2.1.1, punt i), vermelde steunmaatregelen ontvingen. In dit verband heeft de Commissie vastgesteld dat de belangrijkste leverancier van LFP van BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, profiteerde van een hele reeks directe subsidies bovenop de voordelen op het gebied van inkomstenbelasting die de onderneming kan genieten dankzij haar certificaat als hoogtechnologische onderneming ([411]).

(907) Op basis hiervan en gezien het steunkader dat de Chinese overheid heeft gecreëerd, kan redelijkerwijs worden geconcludeerd dat andere LFP-leveranciers ook zouden profiteren van dergelijke stimulansen, zodat de Chinese overheid ondernemingen nog meer kon sturen om het binnenlandse aanbod van LFP te vergroten en te ondersteunen ten gunste van de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

(908) Zoals reeds vermeld in overweging 873 vertegenwoordigden de LFP-leveranciers die lid waren van de CBIA en/of de CIAPS meer dan 90 % van de totale hoeveelheid LFP die aan de BYD Group werd geleverd en meer dan 90 % van de totale waarde tijdens het OT. De Commissie stelde ook vast dat de voornoemde Chinese brancheorganisaties geen onafhankelijke verenigingen waren die handelen volgens de beginselen van de vrije economie, maar entiteiten die worden geleid door de Chinese overheid en door haar worden beheerd via de Staatsraad (zie afdeling 3.7.2.1.1, lid a), punt ii)). Beide verenigingen bleken met name taken uit te voeren die hen door de overheid waren toevertrouwd (overwegingen 781 en 783), en hun rol bestaat erin de overheid bij te staan bij de uitvoering van overheidsbeleid en het reguleren van de gedragingen van hun leden. Uit het feit dat de verenigingen en hun leden beschikken over de bevoegdheid om "de zelfdiscipline van de bedrijfstak te versterken" en "de vereniging, de bedrijfstak en de gedragingen van de leden te reguleren", en, met name in het geval van de CBIA ook om "zaken in verband met de productie, verkoop en uitvoer van ondernemingen te coördineren", blijkt dat de verenigingen overheidsinstanties zijn die door de Chinese overheid worden opgedragen hun leden ertoe aan te zetten hun economische beslissingen aan te passen te behoeve van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen.

([411]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, blz. 122, 128 en 150.

(909) In het licht van het beschikbare bewijsmateriaal was de Commissie van oordeel dat de rol van de Chinese overheid "actiever was dan louter aansporing", zoals door de WTO-beroepsinstantie vereist ([412]). De door de Chinese overheid genomen maatregelen beperken de vrijheid van handelen van de LFP-producenten door in de praktijk hun zakelijke beslissingen te beperken wat betreft de prijs waartegen zij hun product verkopen, zoals blijkt uit de plannen die worden beschreven in afdeling 3.2, ten voordele van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. De rol van de Chinese overheid ging veel verder dan een gewone interventie als markttoezichthouder. De desbetreffende maatregelen, waaronder uitvoerbeperkingen voor LFP en steunmaatregelen voor leveranciers van LFP, reguleerden niet alleen algemene aspecten van de markt, maar legden leveranciers van LFP ook een specifiek gedrag op. Al deze maatregelen werden genomen om ervoor te zorgen dat LFP-leveranciers LFP tegen lagere prijzen leverden ten behoeve van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen. Die intentie kwam duidelijk naar voren uit talloze beleidsverklaringen en handelingen zoals beschreven in afdelingen 3.7.2.1.1 en 3.7.2.2.1.

(910) Door LFP-leveranciers te verplichten zich aan deze maatregelen te houden, die op hun beurt werden gehandhaafd in de brancheorganisaties, die verplicht zijn om deze plannen te eerbiedigen en uit te voeren, ontnam de Chinese overheid hen de mogelijkheid om zelf hun verkoopstrategieën te kiezen volgens de marktoverwegingen. Met andere woorden: deze maatregelen vormen ontegenzeggelijk een "aantoonbaar verband" tussen het overheidsoptreden en het gedrag van batterijbedrijven. De Chinese overheid gebruikte de batterijbedrijven om de producenten van batterijvoertuigen te ondersteunen.

(911) Tot slot ging de Commissie na of de feitelijke levering van LFP in werkelijkheid niet verschilt van wat de overheid zelf zou hebben gedaan. De Commissie is van oordeel dat dit het geval is. In plaats van LFP rechtstreeks aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen te verstrekken om de doelstellingen van het overheidsbeleid van de Chinese overheid, namelijk de ontwikkeling van deze bedrijfstak stimuleren, te verwezenlijken, zet de Chinese overheid via een reeks maatregelen particuliere entiteiten ertoe aan dit namens haar te doen. Voor zover bovendien een dergelijke levering van goederen door de overheid gepaard gaat met bepaalde uitgaven (zoals het verstrekken van subsidies op de inputs of het afzien van inkomsten door het leveren van goederen tegen een minder dan toereikende beloning), moet een dergelijke maatregel worden opgevat als de typische functies die de overheid normaal zelf zou vervullen.

(912) In het licht van het bovenstaande heeft de Commissie geconcludeerd dat de door de Chinese overheid vastgestelde reeks maatregelen leidt tot een financiële bijdrage in de vorm van een levering van LFP van overheidswege tegen een minder dan toereikende beloning aan de Chinese producenten van batterijvoertuigen in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), iv), van de basisverordening.

3.7.2.2.2. *Voordeel, specificiteit en berekening van het subsidiebedrag*

a) Voordeel

(913) Zoals uitgelegd in de afdeling 3.3.1.2, verstrekte geen enkele niet-verbonden producerende leverancier van LFP of batterijen informatie aan de Commissie door het beantwoorden van de vragenlijst voor Chinese leveranciers van inputs. De verbonden LFP-leverancier van BYD heeft de vragenlijst niet ingevuld, en kon de Commissie niet beoordelen of de prijs waartegen de BYD Group LFP aankocht als marktconform kon worden beschouwd.

(914) Bijgevolg moest de Commissie zich overeenkomstig artikel 28 van de basisverordening baseren op de beschikbare gegevens om het niveau te bepalen van het voordeel voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs die LFP en batterijen aankochten op de binnenlandse markt.

(915) De Commissie concludeerde in de overwegingen 895 tot en met 898 dat leveranciers van LFP werden beschouwd als overheidsinstanties en/of particuliere ondernemingen waaraan de staat functies heeft toevertrouwd en hen ermee heeft belast.

(916) Overeenkomstig artikel 3, lid 2, artikel 5 en artikel 6, punt d), van de basisverordening heeft de Commissie de hoogte van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies beoordeeld in termen van het door de ontvanger daarmee verkregen voordeel waarvan het bestaan in het onderzoektijdvak werd vastgesteld.

(917) De Commissie ging derhalve eerst na of de prijzen in de VRC konden worden aangemerkt als een passende benchmark.

(918) Als gevolg van de gedeeltelijke niet-medewerking van de Chinese overheid miste de Commissie cruciale informatie over de marktsituatie in de VRC van leveranciers van de grondstoffen die worden gebruikt voor de productie van batterijen en over mogelijke correcties die moesten worden aangebracht. De Commissie stelde vast dat de geldende voorwaarden op de Chinese markt verstoord waren gezien het toepasselijke nationale en sectorale beleid dat door alle marktdeelnemers wordt uitgevoerd.

([412]) Verslag van de beroepsinstantie, DS 296, punt 115.

(919) Dit zijn verschillende voorbeelden van zware overheidsinmenging en -steun in de gehele toeleveringsketen van batterijvoertuigen die voorkwamen dat de normale marktdynamiek de prijs bepaalde. De prijzen van het belangrijkste inputmateriaal dat wordt gebruikt bij de productie van batterijen, d.w.z. LFP, werd derhalve geacht geen marktprijs te zijn, maar een prijs die door de overheid werd beïnvloed om haar beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

(920) Dit wordt ook bewezen door het feit dat de binnenlandse prijzen waartegen BYD LFP betrok, aanzienlijk lager waren dat de Chinese uitvoerprijs. De Commissie stelde vast dat de sterk dalende trend (meer dan 30 %) die is waargenomen in de binnenlandse aankoopprijs voor LFP in het onderzoektijdvak volledig los stond van de ontwikkeling van de prijs bij uitvoer vanuit de VRC naar de rest van de wereld, die vrij stabiel bleef. Uit de gegevens waarover de Commissie beschikte, bleek dus niet alleen dat de Chinese overheid, via de verenigingen en hun leden die optraden als overheidsinstanties, een prijsstellingsmechanisme vaststelde voor de grondstoffen die worden gebruikt voor batterijen, en in het bijzonder LFP, maar ook dat het effect van dat mechanisme tijdens het onderzoektijdvak zichtbaar was op de Chinese binnenlandse markt.

(921) Alleen al daarom was de Commissie van oordeel dat de binnenlandse prijzen van LFP in de VRC worden verstoord en niet kunnen worden gebruikt als benchmark voor het bepalen van het voordeel.

(922) Daarom moest de Commissie op zoek gaan naar passende benchmarks buiten het land.

(923) Overeenkomstig artikel 6 punt d), tweede alinea, ii), van de basisverordening, analyseerde de Commissie de prijzen van de grootste producenten van LFP als de dichtst mogelijke benaderingen van een onverstoorde Chinese binnenlandse prijs.

(924) Gezien de dominante marktpositie van de VRC in de productie van LFP en het feit dat geen andere buitenlandse prijzen te vinden waren, en rekening houdend met het feit dat de Chinese binnenlandse prijzen niet konden worden vergeleken met buitenlandse prijzen, moest de Commissie zich baseren op de prijzen bij uitvoer vanuit de VRC naar de rest van de wereld, op fob-basis. Deze prijzen werden dus beschouwd als een geschikte benchmark in het licht van de bestaande dominante omstandigheden voor dit specifieke soort lithium, en het ontbreken van een andere redelijke benchmark. Op basis hiervan stelde de Commissie vast dat de binnenlandse prijzen van LFP lager waren dan de prijzen bij uitvoer naar de rest van de wereld.

b) Specificiteit

(925) De reeks maatregelen die de Chinese overheid toepast om de levering van LFP tegen een minder dan toereikende beloning te garanderen, waaronder uitvoerbeperkingen en steun aan LFP-producenten om aan de beleidsdoelstellingen en -plannen van de Chinese overheid te voldoen, komt alleen ten goede aan bepaalde bedrijfstakken die LFP kopen. Bovendien is LFP een specifiek soort geraffineerd lithium voor de productie van batterijen die worden gebruikt in batterijvoertuigen.

(926) De Commissie concludeerde derhalve dat subsidies in de vorm van de levering van LFP voor de productie van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning specifiek zijn in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening. Deze subsidies zijn beperkt tot een bepaalde categorie ondernemingen of bedrijfstakken, met name ondernemingen die LFP als grondstof gebruiken. Bovendien heeft geen enkele belanghebbende bewijsmateriaal overgelegd waaruit zou blijken dat deze vorm van subsidies is gebaseerd op objectieve criteria of voorwaarden in de zin van artikel 4, lid 2, punt b), van de basisverordening.

c) Berekening van het subsidiebedrag

(927) De Commissie vergeleek de binnenlandse prijs waartegen de BYD Group LFP betrok in het onderzoektijdvak met de gemiddelde Chinese uitvoerprijs in het onderzoektijdvak ([413]).

(928) Aangezien van een van de leveranciers van LFP werd vastgesteld dat hij voor een deel van het onderzoektijdvak ook een verbonden onderneming van de BYD Group was, en wegens het ontbreken van antwoorden op de vragenlijst van deze leverancier, zoals beschreven in afdeling 3.3.4, beschikte de Commissie niet over bewijsmateriaal in het dossier dat de prijzen die waren vastgesteld door de toeleverancier en de BYD Group niet door hun relatie waren beïnvloed. De Commissie beschikte dus niet over bewijs dat die prijzen marktconform waren, en verving deze prijs daarom door de gemiddelde prijs van LFP bij aankoop van niet-verbonden leveranciers.

([413]) Gebaseerd op de uitvoerstatistieken van de GTA over de VRC, GS-code 28429040, van oktober 2022 tot en met september 2023.

(929) Het voordeel voor BYD werd berekend door de binnenlandse prijzen te vergelijken met de Chinese uitvoerprijs van LFP, gezien de dominante positie van de VRC in de raffinage van dit type lithium. Zoals beschreven in overweging 400, werd de gemiddelde prijs van de verbonden leverancier van LFP vervangen door de gemiddelde prijs bij aankoop bij niet-verbonden leveranciers, aangezien de Commissie niet over bewijs in het dossier beschikte dat de aankopen van LFP bij de verbonden leverancier marktconform waren. Er werden geen correcties toegepast.

Levering van lithium voor de productie van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning

Naam van de onderneming	Subsidiepercentage
BYD Group	7,35 %

3.8. **Gederfde inkomsten wegens programma's voor vrijstelling en vermindering van belastingen**

1) *Aftrekmogelijkheden voor de vennootschapsbelasting voor hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen*

(930) Volgens de wet op de vennootschapsbelasting van de VRC geldt voor hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen waaraan de staat prioritaire steun moet verlenen, een verlaagd vennootschapsbelastingtarief van 15 % in plaats van het standaardtarief van 25 %.

a) Rechtsgrondslag

(931) De rechtsgrondslag van dit programma wordt gevormd door artikel 28 van de wet op de vennootschapsbelasting en artikel 93 van de uitvoeringsvoorschriften voor de wet op de vennootschapsbelasting van de VRC ([414]), alsmede:

— circulaire van het ministerie van Wetenschap en Technologie, het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst inzake de herziening en uitvaardiging van administratieve maatregelen voor de erkenning van hoogtechnologische ondernemingen (nr. 32 van 2016);

— circulaire van het ministerie van Wetenschap en Technologie, het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst inzake de herziening en uitvaardiging van de "richtsnoeren voor het beheer van de erkenning van hoogtechnologische ondernemingen" (nr. 195 van 2016);

— aankondiging van de nationale belastingdienst over de toepassing van preferentiële vennootschapsbelasting op hoogtechnologische ondernemingen (aankondiging nr. 24 van 2017);

— de catalogus van door de staat ondersteunde belangrijke geavanceerde technologieën van 2016 ([415]).

(932) Voorts gaf de NDRC in januari 2021 de versie van 2020 van de "catalogus van aangemoedigde bedrijfstakken in de westelijke regio" uit (beschikking nr. 40 van 2021), van kracht sinds 1 maart 2021. Aangemoedigde ondernemingen die zijn gevestigd in twaalf westelijke provincies, autonome regio's, en steden kunnen profiteren van het preferentiële beleid van de heffing van vennootschapsbelasting tegen een verlaagd belastingtarief van 15 %. De catalogus moedigt Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Binnen-Mongolië en Guangxi aan om de lithiumindustrie te ontwikkelen. Koper, aluminium en grafiet zijn ook in de catalogus opgenomen.

(933) Hoofdstuk IV van de wet op de vennootschapsbelasting bevat bepalingen betreffende "preferentieel belastingbeleid". Artikel 25 van de wet op de vennootschapsbelasting, dat de aanhef vormt van hoofdstuk IV, luidt: "De staat verleent belastingvoordelen aan ondernemingen die actief zijn in bedrijfstakken of projecten waarvan de ontwikkeling door de staat speciaal wordt ondersteund en aangemoedigd." Artikel 28 van de wet op de vennootschapsbelasting bepaalt dat "het vennootschapsbelastingtarief voor hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen die speciale steun van de staat nodig hebben, wordt verlaagd tot 15 %".

([414]) Uitvoeringsverordeningen van de wet op de vennootschapsbelasting van de Volksrepubliek China (herzien in 2019) – verordening van de Staatsraad van de Volksrepubliek China nr. 714).

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) In artikel 93 van de uitvoeringsvoorschriften voor de wet op de vennootschapsbelasting wordt het volgende verduidelijkt:

"*De belangrijke hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen die door de staat worden gesteund als bedoeld in lid 2 van artikel 28 van de wet op de vennootschapsbelasting, zijn de ondernemingen die eigenaar zijn van belangrijke intellectuele-eigendomsrechten en voldoen aan de volgende voorwaarden:*

1. *zij vallen binnen het toepassingsgebied van de belangrijke door de staat gesteunde hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen;*
2. *het aandeel van de uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling in de opbrengsten van de verkoop mag niet lager zijn dan het voorgeschreven aandeel;*
3. *het aandeel van de inkomsten uit hoogtechnologische technologie/producten/diensten in de totale inkomsten van de onderneming mag niet lager zijn dan het voorgeschreven aandeel;*
4. *het aandeel van de technici in het totale personeel van de onderneming mag niet lager zijn dan het voorgeschreven aandeel;*
5. *andere voorwaarden die zijn vastgelegd in de maatregelen voor het beheer van hoogtechnologische ondernemingen.*

Maatregelen voor het beheer van hoogtechnologische ondernemingen en van belangrijke door de staat gesteunde hoogtechnologische in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen worden gezamenlijk opgesteld door de onder de Staatsraad ressorterende departementen Technologie, Financiën en Belastingen en treden in werking na goedkeuring door de Staatsraad".

(935) In bovengenoemde bepalingen staat duidelijk dat het verlaagde tarief van de vennootschapsbelasting is voorbehouden aan "belangrijke hoogtechnologische en in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen die door de staat worden gesteund", die eigenaar zijn van belangrijke intellectuele-eigendomsrechten en voldoen aan bepaalde voorwaarden, zoals "vallen binnen het toepassingsgebied van de belangrijke door de staat gesteunde hoogtechnologische in nieuwe technologieën gespecialiseerde ondernemingen".

(936) Overeenkomstig artikel 11 van de administratieve maatregelen betreffende de erkenning van hoogtechnologische ondernemingen moet een onderneming, om als hoogtechnologisch te worden erkend, tegelijkertijd aan bepaalde voorwaarden voldoen, waaronder: "dat zij de eigendom heeft verworven van intellectuele-eigendomsrechten, hetgeen een centrale rol speelt in de technische ondersteuning van haar belangrijkste producten (diensten), via onafhankelijk onderzoek, overdracht, fusies en overnames enz." en "dat de technologie die een centrale rol speelt in de technische ondersteuning van haar belangrijkste producten (diensten) binnen de reikwijdte valt die is vastgesteld in de "door de staat ondersteunde belangrijke geavanceerde technologieën"".

(937) De door de staat ondersteunde belangrijke geavanceerde technologieën zijn opgesomd in de catalogus van door de staat ondersteunde belangrijke geavanceerde technologieën van 2016. Deze catalogus vermeldt onder "I. Elektronische informatie", punt 4, "Communicatietechnologie", "optische-transmissienetwerk" en "technologie voor optische transmissiesystemen", welke optischevezelkabels omvatten, als geavanceerde technologieën die door de staat worden ondersteund.

(938) Ondernemingen waaraan op grond van deze maatregel voordelen worden toegekend, moeten hun belastingaangifte en relevante bijlagen indienen. Het feitelijke bedrag van het voordeel wordt opgenomen in de belastingaangifte.

b) Bevindingen van het onderzoek

(939) De Commissie stelde vast dat ondernemingen binnen de in de steekproef opgenomen groepen producenten-exporteurs tijdens het onderzoektijdvak als hoogtechnologische ondernemingen konden worden aangemerkt en dus profiteerden van een verlaagd tarief voor de vennootschapsbelasting van 15 %.

c) Voordeel

(940) De Commissie was van oordeel dat de belastingverrekening in kwestie een subsidie is in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat er sprake is van een financiële bijdrage in de vorm van een derving van inkomsten door de Chinese overheid, waardoor een voordeel wordt toegekend aan de betrokken ondernemingen. Het voordeel voor de ontvangers is gelijk aan de belastingbesparing.

d) Specificiteit

(941) Die subsidie is specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening omdat de wetgeving zelf de toepassing van deze regeling beperkt tot ondernemingen die actief zijn in bepaalde door de staat vastgestelde hoogtechnologische prioriteitsgebieden. De bedrijfstak voor batterijvoertuigen is dergelijke hoogtechnologische prioriteit.

(942) Naast de verlaging van de vennootschapsbelasting op basis van de status van hoogtechnologische onderneming, is er ook een verlaging van de vennootschapsbelasting van maximaal 15 % beschikbaar voor fabrikanten van door nieuwe energie aangedreven voertuigen (met inbegrip van batterijvoertuigen), eveneens op basis van criteria in verband met hun fysieke locatie. In het bijzonder mag de vennootschapsbelasting, indien een onderneming in de westelijke regio is gevestigd, tegen een verlaagd tarief van 15 % worden betaald.

(943) De wetgeving op grond waarvan de subsidieverlenende autoriteit handelt, beperkt dus de mogelijkheid om subsidie te verkrijgen uitdrukkelijk tot bepaalde sectoren en geografische regio's.

e) Berekening van het subsidiebedrag

(944) Het bedrag van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie is berekend als het voordeel dat de ontvangers ervan tijdens het onderzoektijdvak hebben genoten. Dat voordeel is berekend als het verschil tussen de totale verschuldigde belasting tegen het normale belastingtarief en de totale verschuldigde belasting tegen het verlaagde belastingtarief.

(945) Het voor deze specifieke regeling vastgestelde subsidiepercentage bedroeg voor de BYD Group 0,36 %.

2) *Preferentiële aftrek vóór belastingen van uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling*

(946) De belastingverrekening voor onderzoek en ontwikkeling biedt ondernemingen een preferentiële fiscale behandeling voor hun O&O-activiteiten in bepaalde, door de staat vastgestelde hoogtechnologische prioriteitsgebieden, wanneer hun O&O-uitgaven bepaalde drempels overschrijden.

(947) Meer in het bijzonder wordt in geval van O&O-uitgaven die een onderneming doet bij het uitvoeren van een O&O-activiteit nog eens 100 % van het bedrag aan daadwerkelijke gedane O&O-uitgaven afgetrokken vóór belasting, bovenop op de aftrek van de werkelijke uitgaven zoals voorgeschreven per 1 januari 2023, op voorwaarde dat de genoemde uitgaven niet worden omgezet in immateriële activa en in het lopende boekjaar in de winst-en-verliesrekening worden geboekt.

(948) Indien de bedoelde uitgaven zijn omgezet in immateriële activa, mogen die uitgaven per 1 januari 2023 worden afgeschreven tegen een percentage van 200 % van de kosten van de immateriële activa vóór belasting.

a) Rechtsgrondslag

(949) De rechtsgrondslag van dit programma wordt gevormd door artikel 30, lid 1, van de wet op de vennootschapsbelasting, artikel 95 van de uitvoeringsvoorschriften voor de wet op de vennootschapsbelasting van de VRC, en de volgende kennisgevingen:

— aankondiging van de nationale belastingdienst inzake aangelegenheden betreffende het toewijzingsbereik van de gewogen aftrek van O&O-uitgaven vóór belasting (aankondiging nr. 40 van 2017);

— aankondiging van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst betreffende verdere verbetering van het beleid inzake de gewogen aftrek van O&O-uitgaven vóór belasting (aankondiging nr. 7 van 2023);

b) Bevindingen van het onderzoek

(950) De Commissie stelde vast dat ondernemingen in de in de steekproef opgenomen groepen profiteerden van een "aanvullende aftrek van onderzoeks- en ontwikkelingskosten in verband met onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe technologieën, nieuwe producten en nieuwe technieken.

c) Voordeel

(951) De Commissie was van oordeel dat de belastingverrekening in kwestie een subsidie is in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat er sprake is van een financiële bijdrage in de vorm van een derving van inkomsten door de Chinese overheid, waardoor een voordeel wordt toegekend aan de betrokken ondernemingen. Het voordeel voor de ontvangers is gelijk aan de belastingbesparing.

d) Specificiteit

(952) Die subsidie is specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening omdat de wetgeving zelf de toepassing van deze maatregel beperkt tot ondernemingen die O&O-uitgaven doen in bepaalde door de staat vastgestelde hoogtechnologische voorrangsgebieden, zoals de sector batterijvoertuigen. De wetgeving op grond waarvan de subsidieverlenende autoriteit handelt, beperkt dus de mogelijkheid om subsidie te verkrijgen uitdrukkelijk tot bepaalde ondernemingen en sectoren.

e) Berekening van het subsidiebedrag

(953) Het bedrag van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie is berekend als het voordeel dat de ontvangers ervan tijdens het onderzoektijdvak hebben genoten. Dat voordeel is berekend als het verschil tussen de totale verschuldigde belasting tegen het normale belastingtarief en de totale verschuldigde belasting na de extra aftrek van 100 % van de eigenlijke O&O-uitgaven.

(954) Het voor deze specifieke regeling vastgestelde subsidiepercentage bedroeg 0,57 % voor de BYD Group, 0,03 % voor de Geely Group en 1.53 % voor de SAIC Group.

3) *Vrijstelling van dividendheffing tussen gekwalificeerde ingezeten ondernemingen*

(955) De wet op de vennootschapsbelasting biedt preferente vennootschapsbelasting aan ondernemingen die actief zijn in bedrijfstakken of projecten waarvan de ontwikkeling specifiek wordt ondersteund en aangemoedigd door de staat en die in het bijzonder vrijgesteld zijn van belasting over inkomen uit deelnemingen, zoals dividend- en bonusbetalingen, tussen in aanmerking komende binnenlandse ondernemingen.

a) Rechtsgrondslag

(956) De rechtsgrondslag van dit programma wordt gevormd door artikel 26, lid 2, van de wet op de vennootschapsbelasting, samen met de uitvoeringsvoorschriften voor de wet op de vennootschapsbelasting van de VRC.

(957) Artikel 25 van de wet op de vennootschapsbelasting, dat de aanhef vormt van hoofdstuk IV, "Preferentieel belastingbeleid", bepaalt: "De staat verleent belastingvoordelen aan ondernemingen die actief zijn in bedrijfstakken of projecten waarvan de ontwikkeling door de staat speciaal wordt ondersteund en aangemoedigd". Verder is in artikel 26, lid 2, bepaald dat de belastingvrijstelling geldt voor inkomsten uit beleggingen in aandelen tussen "in aanmerking komende ingezeten ondernemingen", wat de werkingssfeer ervan lijkt te beperken tot slechts bepaalde ingezeten ondernemingen.

b) Bevindingen van het onderzoek

(958) De Commissie stelde vast dat sommige ondernemingen in de in de steekproef opgenomen groepen belastingvrijstelling hadden gekregen van inkomsten uit dividenden tussen gekwalificeerde binnenlandse ondernemingen.

c) Voordeel

(959) De Commissie was van oordeel dat deze regeling een subsidie is in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat er sprake is van een financiële bijdrage in de vorm van een derving van inkomsten door de Chinese overheid, waardoor een voordeel wordt toegekend aan de betrokken ondernemingen. Het voordeel voor de ontvangers is gelijk aan de belastingbesparing.

d) Specificiteit

(960) Die subsidie is specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, omdat de wetgeving zelf de toepassing van deze vrijstelling beperkt tot uitsluitend gekwalificeerde ingezeten ondernemingen die op grote schaal door de staat worden gesteund en waarvan de ontwikkeling door de staat wordt aangemoedigd. De wetgeving op grond waarvan de subsidieverlenende autoriteit handelt, beperkt dus de mogelijkheid om subsidie te verkrijgen uitdrukkelijk tot bepaalde ondernemingen en sectoren.

e) Berekening van het subsidiebedrag

(961) De Commissie berekende het subsidiebedrag door het normale belastingtarief toe te passen op de dividendinkomsten die zijn afgetrokken van het belastbare inkomen.

(962) Het voor deze specifieke regeling vastgestelde subsidiepercentage bedroeg 0,17 % voor de Geely Group en 1,09 % voor de SAIC Group.

4) *Versnelde afschrijving van apparatuur die hoogtechnologische ondernemingen gebruiken*

(963) Artikel 32 van de wet op de vennootschapsbelasting luidt: "Indien versnelde afschrijving van vaste activa van een onderneming echt nodig is vanwege technologische ontwikkelingen of om andere redenen, kan het aantal jaren voor de afschrijving worden verlaagd of kan de methode voor versnelde afschrijving worden gebruikt."

a) Rechtsgrondslag

(964) De rechtsgrondslag van dit programma wordt gevormd door artikel 32 van de wet op de vennootschapsbelasting, artikel 98 van de uitvoeringsvoorschriften voor de wet op de vennootschapsbelasting van de VRC, en de volgende kennisgevingen:

— kennisgeving van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst betreffende verdere verbetering van het vennootschapsbelastingbeleid voor de versnelde afschrijving van vaste activa (kennisgeving nr. 106 van 2015).

— aankondiging inzake aangelegenheden betreffende verdere verbetering van het vennootschapsbelastingbeleid voor de versnelde afschrijving van vaste activa (aankondiging van de nationale belastingdienst nr. 68 van 2015);

— kennisgeving van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst van het relevante vennootschapsbelastingbeleid voor de aftrek van uitrusting en instrumenten (kennisgeving nr. 54 van 2018);

— aankondiging van de nationale belastingdienst betreffende de uitvoering van het relevante vennootschapsbelastingbeleid voor de aftrek van uitrusting en instrumenten (aankondiging van de nationale belastingdienst nr. 46 van 2018);

— aankondiging van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst betreffende uitbreiding van het toepassingsgebied van het preferentiële beleid inzake de versnelde afschrijving van vaste activa (aankondiging nr. 66 van 2019);

— aankondiging van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst betreffende verlenging van de uitvoeringstermijn van bepaalde preferentiële beleidsmaatregelen (aankondiging nr. 6 van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst van 2021);

— aankondiging van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst betreffende het relevante vennootschapsbelastingbeleid voor de aftrek van uitrusting en instrumenten (aankondiging nr. 37 van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst van 2023).

(965) In de kennisgeving over het beleid voor de aftrek van uitrusting en apparatuur voor vennootschapsbelastingdoeleinden (Cai Shui [2018] nr. 54) is het volgende bepaald: "Als de eenheidswaarde van uitrusting of apparatuur die een onderneming nieuw heeft aangekocht in de periode 1 januari 2018 tot en met 31 december 2020 niet hoger is dan 5 miljoen RMB, kan de onderneming die waarde in zijn geheel opnemen onder de kosten en uitgaven van de lopende periode voor aftrek bij berekening van haar belastbare inkomen, zodat het niet meer nodig is de afschrijving jaarlijks te bepalen." Deze wetgeving is niet bedrijfstakspecifiek.

(966) Ten aanzien van activa met een eenheidswaarde boven 5 miljoen RMB blijven de kennisgeving inzake de afstemming van het vennootschapsbelastingbeleid bij versnelde afschrijving van vaste activa (Cai Shui [2014] nr. 75) en de kennisgeving inzake de nadere afstemming van het vennootschapsbelastingbeleid bij versnelde afschrijving van vaste activa (Cai Shui [2015] nr. 106) van toepassing. Krachtens die kennisgevingen kunnen ondernemingen in tien van de belangrijkste bedrijfstakken kiezen voor versnelde afschrijving van de door hen gekochte vaste activa.

b) Bevindingen van het onderzoek

(967) De Commissie stelde vast dat de in de steekproef opgenomen groepen tijdens het onderzoektijdvak de methode voor versnelde afschrijving niet toepasten voor activa met een eenheidswaarde boven 5 miljoen RMB. Aangezien die activa niet vallen onder kennisgeving Cai Shui [2014] nr. 75 en kennisgeving Cai Shui [2015] nr. 106, concludeerde de Commissie dat de producenten-exporteurs niet hadden geprofiteerd van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies.

5) *Aftrek van inkomsten uit technologieoverdracht*

(968) De belastingverrekening voor technologieoverdracht biedt ondernemingen een preferentiële fiscale behandeling voor hun uitvoeractiviteiten. In het kader van deze regeling is 50 % van de inkomsten die worden verkregen uit de verkoop van de technologie in het buitenland aftrekbaar van de basis van de vennootschapsbelasting, beperkt tot het niveau van het break-evenpunt.

a) Rechtsgrondslag

(969) De rechtsgrondslag van dit programma is artikel 27 van de wet op de vennootschapsbelasting, alsook:

— kennisgeving van de nationale belastingdienst inzake aangelegenheden betreffende vrijstelling en vermindering van de vennootschapsbelasting op inkomsten uit technologieoverdracht (kennisgeving nr. 212 van 2009).

b) Bevindingen van het onderzoek

(970) De Commissie stelde vast dat een van de in de steekproef opgenomen groepen profiteerde van een lagere vennootschapsbelasting voor inkomsten uit een "technologieoverdracht" voor de in het buitenland overgedragen technologie.

c) Voordeel

(971) De Commissie was van oordeel dat deze regeling een subsidie is in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat er sprake is van een financiële bijdrage in de vorm van een derving van inkomsten door de Chinese overheid, waardoor een voordeel wordt toegekend aan de betrokken ondernemingen. Het voordeel voor de ontvangers is gelijk aan de belastingbesparing.

d) Specificiteit

(972) De subsidie is specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), en artikel 4, lid 4, punt a), van de basisverordening, aangezien de wetgeving op grond waarvan de subsidieverlenende autoriteit handelt, de mogelijkheid om subsidie te verkrijgen uitdrukkelijk beperkt tot ondernemingen die betrokken zijn bij de overdracht van technologieën, en aan de voorwaarde van uitvoerprestaties is voldaan.

e) Berekening van het subsidiebedrag

(973) De Commissie berekende het subsidiebedrag door het normale belastingtarief toe te passen op de inkomsten uit technologieoverdracht die zijn afgetrokken van het belastbare inkomen.

(974) Het voor deze specifieke regeling vastgestelde subsidiepercentage bedroeg 0,05 % voor de Geely Group.

6) *Belastingvrijstelling voor batterijverbruik*

(975) De belastingvrijstelling voor batterijverbruik verleent producenten van batterijvoertuigen die bepaalde batterijen hebben aangekocht een vrijstelling van de gewoonlijk van toepassing zijnde verbruiksbelasting van 4 %. Deze regeling is beperkt tot bepaalde producten, waaronder lithiumbatterijen.

a) Rechtsgrondslag

(976) De rechtsgrondslag voor het programma is te vinden in de volgende documenten:

— circulaire van het ministerie van Financiën en de nationale belastingdienst inzake de oplegging van verbruiksbelasting op batterijen en coatings (nr. 16 van 2015) ("de circulaire inzake batterijen");

— aankondiging van de nationale belastingdienst inzake aangelegenheden betreffende het beleid inzake de oplegging van verbruiksbelasting op batterijen en coatings (aankondiging nr. 5 van 2015);

— aankondiging van de nationale belastingdienst inzake de opheldering van aangelegenheden betreffende de oplegging van verbruiksbelasting op batterijen en coatings (aankondiging nr. 95 van 2015);

(977) Volgens de circulaire inzake batterijen werden batterijen onderworpen aan een verbruiksbelasting van 4 %. Bepaalde typen batterijen zoals niet-oplaadbare lithiumbatterijen en lithiumionbatterijen zijn echter vrijgesteld van die verbruiksbelasting.

(978) Deze circulaire werd aanvankelijk gepubliceerd om energiebesparing en milieubescherming te bevorderen.

b) Bevindingen van het onderzoek

(979) De Commissie stelde vast dat ten minste één in de steekproef opgenomen groep vrijgesteld was van de verbruiksbelasting van 4 % op zijn aankopen van batterijen.

c) Voordeel

(980) De Commissie was van oordeel dat deze regeling een subsidie is in de zin van artikel 3, lid 1, punt a), ii), en artikel 3, lid 2, van de basisverordening, omdat er sprake is van een financiële bijdrage in de vorm van een derving van inkomsten door de Chinese overheid, waardoor een voordeel wordt toegekend aan de betrokken ondernemingen. Het voordeel voor de ontvangers is gelijk aan de belastingbesparing.

d) Specificiteit

(981) Deze subsidie is specifiek in de zin van artikel 4, lid 2, punt a), van de basisverordening, aangezien de wetgeving zelf de toepassing van deze maatregel beperkt tot bepaalde batterijen, zoals niet-oplaadbare lithiumbatterijen en lithiumionbatterijen. Uit het onderzoek bleek ook dat dergelijke batterijen voornamelijk in de sector batterijvoertuigen worden gebruikt. De wetgeving op grond waarvan de subsidieverlenende autoriteit handelt, beperkt dus de mogelijkheid om subsidie te verkrijgen uitdrukkelijk tot bepaalde ondernemingen en sectoren.

e) Berekening van het subsidiebedrag

(982) Het bedrag van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidie is berekend als het voordeel dat de ontvangers ervan tijdens het onderzoektijdvak hebben genoten. Dit voordeel werd berekend op basis van de waarde van de in het onderzoektijdvak aangekochte batterijen waarop de normaal van toepassing zijnde verbruiksbelasting van 4 % was toegepast.

(983) Rekening houdend met de methode die is gebruikt voor het berekenen van het subsidiebedrag voor de levering van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning zoals beschreven in afdeling 3.7.2, werd geen subsidiebedrag berekend voor de niet-geïntegreerde producenten van batterijvoertuigen.

(984) Het voor deze specifieke regeling vastgestelde subsidiepercentage bedroeg 1,37 % voor de BYD Group.

7) *Subsidiëring ten aanzien van niet-medewerkende ondernemingen (SAIC Group)*

(985) Zoals beschreven in afdeling 3.3.2.2 en in overweging 336, hebben sommige verbonden ondernemingen binnen de SAIC Group de vragenlijst niet ingevuld, hoewel zij vanwege de omvang van hun activiteiten normaliter verplicht zouden zijn een antwoord op de vragenlijst in te dienen op basis van de instructies in de vragenlijst en de latere mededeling in het dossier waarin werd verduidelijkt voor welke activiteiten een antwoord op de vragenlijst moest worden ingediend ([416]).

(986) Vanwege het ontbreken van een antwoord van sommige verbonden ondernemingen die activiteiten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling ("O&O") verrichten en betrokken zijn bij de levering van bepaalde in het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal vermelde onderdelen en componenten, moest de Commissie zich voor deze ondernemingen op de beschikbare feiten baseren. Voor het bepalen van de mate van subsidiëring baseerde de Commissie zich met name op haar beoordeling van subsidiëring voor vergelijkbare ondernemingen van de andere niet-verticaal geïntegreerde, in de steekproef opgenomen producent-exporteur.

(987) Met betrekking tot O&O-ondernemingen diende de SAIC Group een antwoord op de vragenlijst in voor één verbonden onderneming die bij dergelijke activiteiten betrokken was. De Commissie identificeerde een andere verbonden onderneming die bij dezelfde activiteiten betrokken was. De SAIC Group weigerde voor deze onderneming echter een antwoord op de vragenlijst in te dienen. Derhalve moest de Commissie zich op de beschikbare feiten baseren.

([416]) Mededeling in het dossier: de verbonden ondernemingen die een antwoord op de vragenlijst moeten indienen. (t23.005730).

(988) Aangezien de Commissie de door de verbonden O&O-onderneming verstrekte informatie slechts gedeeltelijk kon verifiëren, was de Commissie van oordeel dat de bevindingen met betrekking tot deze onderneming niet representatief waren. De Commissie besloot zich daarom te baseren op het subsidiebedrag dat was vastgesteld voor de geverifieerde O&O-ondernemingen binnen de Geely Group. In het geval van de Geely Group dienden alle ondernemingen met O&O-gerelateerde activiteiten in verband met het onderzochte product een antwoord op de vragenlijst in dat vervolgens kon worden geverifieerd. Bijgevolg besloot de Commissie haar bevindingen voor de SAIC Group te baseren op het subsidiebedrag dat was vastgesteld voor de geverifieerde O&O-ondernemingen binnen de Geely Group. De subsidiebedragen hadden betrekking op de volgende regelingen: preferentiële financiering zoals beschreven in afdeling 3.5, subsidieprogramma's zoals beschreven in afdeling 3.6, verlening van landgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning zoals beschreven in afdeling 3.7.1 en gederfde inkomsten wegens programma's voor vrijstelling en vermindering van belastingen zoals beschreven in afdeling 3.8. Die bedragen werden opgeteld bij het totale subsidieresultaat voor de SAIC Group.

(989) Sommige verbonden ondernemingen binnen de SAIC Group die betrokken waren bij de levering van inputs (met uitzondering van batterijen en de componenten ervan) hebben geen antwoord op de vragenlijst ingediend. De Commissie nam eerst de subsidiebedragen in aanmerking die waren vastgesteld voor de verbonden leveranciers van batterijen en de componenten ervan. Gezien het aandeel van deze producten in de totale productiekosten vergeleken met dat van de onderdelen die worden geleverd door de verbonden ondernemingen die geen antwoord op de vragenlijst hebben ingediend, was de Commissie echter van oordeel dat die ondernemingen niet representatief waren. De Commissie richtte zich vervolgens op de informatie die was geverifieerd voor de ondernemingen die inputs leverden, met uitzondering van batterijen en de componenten ervan, en was van oordeel dat het subsidiebedrag dat was vastgesteld voor de enige verbonden leverancier ([417]) die in dit stadium van de procedure was geverifieerd, een redelijk uitgangspunt voor haar bevindingen vormde gezien zijn activiteiten (levering van inputs) en het aandeel van deze producten in de totale productiekosten. De subsidiebedragen hadden betrekking op de volgende regelingen: preferentiële financiering zoals beschreven in afdeling 3.5, subsidieprogramma's zoals beschreven in afdeling 3.6, verlening van landgebruiksrechten tegen een minder dan toereikende beloning zoals beschreven in afdeling 3.7.1. Die bedragen werden opgeteld bij het totale subsidieresultaat voor de SAIC Group.

3.9. **Andere regelingen**

(990) In het memorandum over de toereikendheid van het bewijsmateriaal waren ook andere regelingen vermeld waarvoor voldoende bewijsmateriaal bestond dat wees op het bestaan van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies die beschikbaar zijn voor producenten van batterijvoertuigen. De Commissie verzamelde in de loop van het onderzoek ook informatie over aanvullende programma's die ten goede kwamen aan de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs en die ook aanleiding tot compenserende maatregelen kunnen geven. Zonder afbreuk te doen aan het feit dat zij aanleiding tot compenserende maatregelen kunnen geven, heeft de Commissie voorlopig besloten om in dit stadium geen bevindingen over deze programma's bekend te maken. De lijst van die programma's omvat, maar is niet beperkt tot:

— verstrekking van energie tegen een minder dan toereikende beloning;

— levering van bepaalde grondstoffen voor de productie van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning;

— preferentiële verzekering: exportkredietverzekering;

— subsidies in het kader van de maatregel voor de parallelle administratie van het gemiddelde brandstofverbruik van bedrijfsvoertuigen en kredieten voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen voor ondernemingen op het gebied van personenauto's (de "maatregel voor parallelle kredieten");

— vrijstelling van verbruiksbelasting, vrijstelling van kentekenkosten en andere subsidies in contanten voor producenten van batterijvoertuigen;

— btw-vrijstellingen en kortingen op invoerrechten voor het gebruik van ingevoerde apparatuur en technologie, en btw-rabatten op in eigen land geproduceerde apparatuur;

— kortingen op uitvoerbelastingen.

(991) De Commissie behoudt zich het recht voor om het feit dat deze regelingen aanleiding kunnen geven tot compenserende maatregelen verder te onderzoeken en om bevindingen bekend te maken tot de definitieve bevindingen van dit onderzoek bekend zijn gemaakt, of daarna in het kader van een nieuw onderzoek overeenkomstig artikel 19 van de basisverordening.

([417]) Deze leverancier is niet actief in de levering van batterijen, dus er is geen overlapping van de levering van batterijen tegen een minder dan toereikende beloning zoals beschreven in afdeling 3.7.2.

3.10. **Conclusie over subsidiëring**

(992) Op basis van de beschikbare informatie berekende de Commissie het bedrag van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs overeenkomstig de basisverordening door elke subsidie of elk subsidieprogramma te onderzoeken, en telde zij deze cijfers op om voor elke groep producenten-exporteurs in het onderzoektijdvak de totale subsidiëring te berekenen. Om de onderstaande totale subsidiëring te berekenen, heeft de Commissie eerst het percentage van de subsidiëring berekend, d.w.z. het subsidiebedrag als percentage van de totale omzet van de onderneming. Dat percentage werd vervolgens gebruikt om de subsidie te berekenen die werd toegekend voor de uitvoer van het betrokken product naar de Unie in het onderzoektijdvak. Daarna werd het subsidiebedrag per stuk betrokken product berekend dat in het onderzoektijdvak naar de Unie was uitgevoerd en werden de onderstaande rechten berekend als percentage van de cif-waarde van dezelfde uitvoer per stuk.

(993) Overeenkomstig artikel 15, lid 3, van de basisverordening werd de totale subsidie voor de medewerkende producenten-exporteurs die niet in de steekproef zijn opgenomen, berekend op basis van het totale gewogen gemiddelde bedrag van de subsidies waartegen compenserende maatregelen kunnen worden ingesteld, dat is vastgesteld voor de in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs, met uitzondering van verwaarloosbare bedragen en van de bedragen aan subsidies die zijn vastgesteld in de omstandigheden als bedoeld in artikel 28, lid 1, van de basisverordening. De Commissie heeft echter bevindingen die gedeeltelijk op de beschikbare gegevens waren gebaseerd, niet buiten beschouwing gelaten om deze bedragen te bepalen. De Commissie is immers van mening dat de beschikbare gegevens die in die gevallen zijn gebruikt, de informatie die nodig is om het bedrag van de subsidiëring op redelijke wijze te bepalen, niet ingrijpend beïnvloedden, zodat exporteurs die niet zijn verzocht mee te werken aan het onderzoek, door die aanpak niet worden geschaad ([418]).

(994) Gezien de hoge mate van medewerking van de Chinese producenten-exporteurs en het feit dat de steekproef ook representatief is voor de subsidiabiliteit, achtte de Commissie het passend om het bedrag voor "alle andere ondernemingen" vast te stellen op het niveau van het hoogste bedrag dat is vastgesteld voor de in de steekproef opgenomen ondernemingen. Het bedrag voor "alle andere ondernemingen" is toegepast voor de ondernemingen die niet aan het onderzoek hebben meegewerkt.

Onderneming	Hoogte van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies
BYD Group:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Geely Group:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co.,Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

([418]) Zie mutatis mutandis ook WT/DS294/AB/RW, US – zeroing (artikel 21.5 DSU), verslag van de Beroepsinstantie van 14 mei 2009, punt 453.

Onderneming	Hoogte van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Andere medewerkende ondernemingen	20,8 %
Alle andere ondernemingen	37,6 %

4. SCHADE

4.1. Omschrijving van de bedrijfstak van de Unie en productie in de Unie

(995) Het soortgelijke product werd geproduceerd door ongeveer tien groepen producenten in de Unie, waarvan sommige het soortgelijke product in het onderzoektijdvak in verschillende juridische entiteiten produceerden. De meeste van deze ondernemingen zijn original equipment manufacturers (OEM's) van voertuigen met een verbrandingsmotor die overstappen op de productie van batterijvoertuigen naar aanleiding van de inwerkingtreding van Verordening (EU) 2019/631 ([419]), tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. Andere ondernemingen produceren alleen batterijvoertuigen. Zij vormen de "bedrijfstak van de Unie" in de zin van artikel 4, lid 1, van de basisverordening.

(996) De overstap van de markt van de Unie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen is in dit geval een relevante factor die gevolgen heeft voor een aantal indicatoren in verband met de toestand van de bedrijfstak. De overstap van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen vereist hoge aanloopkosten alsook voortdurende investeringen en kosten in een opkomende nieuwe markt met een snel toenemend verbruik. Bovendien is de bedrijfstak van de Unie vóór 2020 begonnen met investeren in elektrificatie ([420]). Zoals weergegeven in tabel 10, investeerden de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie 2 miljard EUR per jaar in de beoordelingsperiode, terwijl de totale investeringen in de transitie naar de elektrificatie van voertuigen worden geraamd op 170 miljard EUR, zoals vermeld in overweging 1092. Bij het onderzoeken van alle economische factoren die van invloed zijn op de toestand van de bedrijfstak van de Unie moet rekening worden gehouden met de aard van de bedrijfstak van de Unie als in deze transitie verkerende. De daaruit voortvloeiende trends kunnen dus zijn beïnvloed en een ander patroon volgen dan die welke zijn waargenomen in de situaties van andere meer volwassen bedrijfstakken.

(997) De totale productie in de Unie in het onderzoektijdvak werd vastgesteld op ongeveer 1,6 miljoen stuks. De Commissie stelde dit cijfer vast op basis van Prodcom ([421]) en vergeleek het met alle andere beschikbare informatiebronnen met betrekking tot de bedrijfstak van de Unie. Hieronder vielen steekproefantwoorden en openbaar beschikbare gegevens op de websites van producerende groepen.

(998) Sommige van de producenten in de Unie produceerden het onderzochte product in de beoordelingsperiode ook in het betrokken land in joint ventures met Chinese ondernemingen. Deze producerende groepen (BMW, Renault en Mercedes-Benz) voerden het betrokken product in die periode in vanuit de VRC. Gedurende het onderzoektijdvak voerde elk van die groepen producenten in de Unie voornamelijk één model batterijvoertuigen in vanuit de VRC, waarmee zij hun portefeuille van batterijvoertuigen die zij in de Unie produceerden en op de markt van de Unie verkochten, vervolledigden. Deze producenten voerden in het onderzoektijdvak een hoeveelheid van ongeveer [4,7 – 5,7] % van het verbruik in de Unie in, zoals uitgelegd in tabel 12. Tesla voerde ook aanzienlijke hoeveelheden batterijvoertuigen in vanuit de VRC. Volvo, dat in handen is van de Chinese onderneming Geely, voerde in het onderzoektijdvak geen batterijvoertuigen met de merknaam Volvo in vanuit de VRC. Zijn aandeelhouder, Geely, voerde echter batterijvoertuigen onder verschillende merknamen uit vanuit de VRC naar de Unie.

([419]) Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/.

([421]) De productiegegevens voor 2023 zullen op 1 juli 2024 publiek toegankelijk zijn.

(999) De Commissie richtte zich bij het definiëren van de bedrijfstak van de Unie en de productie in de Unie niet op merken of groepen OEM's, maar op de oorsprong van de productie van batterijvoertuigen. Derhalve nam de Commissie alle productie van batterijvoertuigen in de Unie (d.w.z. batterijvoertuigen die in de Unie zijn gecreëerd of vervaardigd) mee in haar analyses van de schade, het oorzakelijk verband en het belang van de Unie.

4.2. Vaststelling van de relevante markt van de Unie

(1000) Rekening houdend met het feit dat er geen significante markt voor intern gebruik voor batterijvoertuigen was, onderzocht de Commissie alle economische indicatoren in verband met de bedrijfstak van de Unie op basis van gegevens voor de vrije markt.

4.3. Verbruik in de Unie

(1001) De Commissie stelde het verbruik in de Unie vast op basis van zowel het zichtbare verbruik als het werkelijke verbruik.

(1002) Voor het zichtbare verbruik werd rekening gehouden met de totale verkoop van de bedrijfstak van de Unie op de markt van de Unie zoals gerapporteerd door het Europees Milieuagentschap ([422]) ("EEA") voor 2020, 2021 en 2022, en zoals gerapporteerd door S&P Global Mobility ([423]) voor het onderzoektijdvak, aangezien deze informatie op het moment dat deze verordening werd bekendgemaakt nog niet bekend was gemaakt door het EEA, alsook met de invoer uit de douanegegevens van de lidstaten. Er werden douanegegevens verzameld van acht lidstaten met grote ingevoerde volumes en de grootste regionale zeehavens: België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland, Slovenië, Spanje en Zweden. Bij een gedetailleerd onderzoek van deze gegevens kon een onderscheid worden gemaakt tussen de invoer van batterijvoertuigen (zoals verduidelijkt in overweging 184) en de invoer van andere goederen zoals vierwielers, elektrische scooters enz. Slechts een zeer klein invoervolume werd door andere lidstaten gemeld en de zeer lage gemiddelde prijs gaf aan dat het in het algemeen om andere producten ging die buiten de productomschrijving vielen. De gegevens van deze acht lidstaten werden derhalve op behoudende basis aanvaard als een nauwkeurige indicator van de invoer van batterijvoertuigen.

(1003) Hierbij moet worden opgemerkt dat de bedrijfstak van de Unie, zoals uitgelegd in overweging 1084, voornamelijk werkt op basis van orders en dat zijn verkoopvolume daardoor vrijwel gelijk is aan het aantal registraties van batterijvoertuigen van de batterijvoertuigen die in de Unie worden vervaardigd.

(1004) Voor het werkelijke verbruik is rekening gehouden met alle geregistreerde batterijvoertuigen op de markt van de Unie zoals gerapporteerd door de ACEA.

(1005) Hierbij moet worden opgemerkt dat zowel het EEA als de ACEA het totale aantal registraties van alle batterijvoertuigen in de Unie rapporteren. Bij het vergelijken van de gegevens is er een heel klein verschil tussen de twee bronnen van – 0,34 % tot 1,15 % in de beoordelingsperiode.

(1006) Het verbruik in de Unie ontwikkelde zich als volgt:

Tabel 1

Verbruik in de Unie (stuks)

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Zichtbaar verbruik in de Unie	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Index	*100*	*163*	*209*	*300*
Werkelijk verbruik in de Unie (registraties van batterijvoertuigen) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D.

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html.

	2020	2021	2022	Onderzoektijdvak
Index	*100*	*163*	*209*	*282*
Geregistreerde batterijvoertuigen als percentage van alle geregistreerde personenauto's ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Index	*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 Opgemerkt moet worden dat de door de ACEA gerapporteerde gegevens licht verschillen van bron tot bron.

([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.

Bron: S&P Global Mobility, EEA, ACEA en douanegegevens van de lidstaten

(1007) Het zichtbare en het werkelijke verbruik op de markt van de Unie is in de beoordelingsperiode met respectievelijk 200 % en 182 % gestegen. Deze stijging weerspiegelt een geleidelijke transitie van de markt van de Unie voor personenauto's van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen.

(1008) Het verschil tussen de cijfers voor het werkelijke en het zichtbare verbruik vertegenwoordigt de omvang van de voorraden op de markt van de Unie. Die voorraden zijn voor de producenten in de Unie niet in betekenisvolle hoeveelheden vastgesteld, aangezien de producenten in de Unie voornamelijk produceren op basis van orders, zoals uitgelegd in overweging 1084, en werden daarom hoofdzakelijk toegewezen aan de voorraden van ingevoerde voertuigen.

(1009) De stijging van het aantal geregistreerde batterijvoertuigen als percentage van alle registraties van personenauto's toont een geleidelijke transitie van de markt van de Unie van personenauto's met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen.

4.4. **Invoer uit het betrokken land**

4.4.1. *Omvang en marktaandeel van de invoer uit het betrokken land*

(1010) De Commissie stelde het volume van de invoer vast op basis van de douanegegevens van de lidstaten alsook van het aantal registraties van ingevoerde batterijvoertuigen. Die invoer werd gebaseerd op het land van oorsprong. Het marktaandeel van de invoer werd vastgesteld op basis van a) het volume van de werkelijke invoer of b) de registratie van ingevoerde voertuigen als percentage van respectievelijk a) de gegevens van het zichtbare verbruik of b) het werkelijke verbruik zoals weergegeven in tabel 1.

(1011) De invoer in de Unie vanuit het betrokken land op basis van de douanegegevens van de lidstaten ontwikkelde zich als volgt:

Tabel 2a

Invoervolume in stuks en marktaandeel

	2020	2021	2022	Onderzoektijdvak
Volume van de invoer uit het betrokken land (stuks)	21 243	134 952	256 712	412 425
Index	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Marktaandeel	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Index	*100*	*390*	*579*	*648*

Bronnen: douanegegevens van de lidstaten

(1012) De werkelijke uit de VRC ingevoerde hoeveelheden zijn tijdens de beoordelingsperiode met 1 841 % gestegen.

(1013) Het marktaandeel van de invoer uit de VRC steeg van 3,9 % in 2020 tot 25,0 % in het onderzoektijdvak, een stijging van ruim 500 % of ongeveer 21 procentpunten.

(1014) Het volume van de invoer in de Unie uit het betrokken land op basis van het aantal registraties heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 2b

Omvang van invoer in stuks en marktaandeel

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Registraties na invoer uit het betrokken land (stuks)	18 934	132 768	246 090	346 345
Index	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Marktaandeel	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Index	*100*	*430*	*623*	*649*

Bronnen: EEA en *S&P Global Mobility*

(1015) Het aantal registraties na invoer vanuit het betrokken land steeg van minder dan 19 000 stuks in 2020 tot meer dan 340 000 stuks in het onderzoektijdvak. Dit is een stijging van 1 729 % in de beoordelingsperiode.

(1016) Op basis hiervan steeg het marktaandeel van de invoer uit de VRC van 3,5 % in 2020 tot 22,8 % in het onderzoektijdvak, een stijging van ruim 500 % of meer dan 19 procentpunten.

(1017) Het verschil tussen het volume van de werkelijke invoer en de registratie na invoer vanuit de VRC (ongeveer 66 000 stuks) geeft aan dat er op de markt van de Unie aanzienlijke voorraden batterijvoertuigen van Chinese oorsprong bestaan. Verder bewijs van de voorraden werd geleverd door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, die voorraden rapporteerden van ongeveer 63 000 stuks aan het einde van het onderzoektijdvak. Rekening houdend met de niet in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs, raamde de Commissie dat de werkelijke voorraden, gereed voor verkoop op de markt van de Unie, waarschijnlijk 66 000 stuks bereikten. Dit zou neerkomen op ongeveer 4,3 % van het verbruik in de Unie (registraties) in het onderzoektijdvak of ongeveer 19 % van het aantal registraties na invoer uit de VRC in dezelfde periode.

4.4.2. *Prijzen van de invoer uit het betrokken land, prijsonderbieding en verhindering van een prijsverhoging*

(1018) De Commissie stelde de prijzen van de invoer vast op basis van douanegegevens van de lidstaten.

(1019) De gewogen gemiddelde prijzen van de invoer in de Unie vanuit het betrokken land hebben zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 3

Invoerprijzen (EUR/stuk)

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
VRC	28 154	24 510	26 441	25 269
Index	*100*	*87*	*94*	*90*

Bron: douanegegevens van de lidstaten

(1020) De prijzen van de Chinese invoer op de markt van de Unie daalden in de beoordelingsperiode met 10 %.

(1021) Deze ontwikkeling moet echter ook worden gezien in de context van een voortdurend veranderende mix van uit de VRC ingevoerde modellen batterijvoertuigen, aangezien de invoer in de beoordelingsperiode is gestegen, zoals weergegeven in de tabellen 2a en 2b.

(1022) Om een eerlijke vergelijking te maken tussen de ingevoerde producten en de soortgelijke producten die door de bedrijfstak van de Unie worden geproduceerd, gebruikte de Commissie een systeem voor de categorisering van producten op basis van productcontrolenummers ("PCN's") dat rekening hield met de belangrijkste kenmerken van de batterijvoertuigen die van invloed zijn op de verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie, en in het bijzonder met de lengte, de actieradius, het vermogen en het type wielaandrijving ([424]), ([425]). Hoewel batterijvoertuigen complexe producten zijn, met een zeer groot aantal onderscheidende attributen en kenmerken (zelfs voertuigen die onder één commerciële modelnaam in de handel worden gebracht, kunnen met een breed scala aan configuraties worden aangeboden, ook afhankelijk van de keuze van de afnemer voor attributen die optioneel worden aangeboden), houdt dit in dit verband niet in dat al deze onderscheidende attributen een noemenswaardig effect op de prijs hebben en daarom in aanmerking moeten worden genomen bij het vergelijken van de prijzen. De Commissie merkte op dat de belanghebbenden geen opmerkingen over de structuur van de PCN's hebben ingediend.

(1023) De Commissie stelde de prijsonderbieding tijdens het onderzoektijdvak vast aan de hand van een vergelijking van:

i. de gewogen gemiddelde verkoopprijs per productsoort die door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie in rekening werd gebracht aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie, waar nodig gecorrigeerd tot de prijs aan een dealer; en

ii. de overeenkomstige gewogen gemiddelde invoerprijs per productsoort die door de in de steekproef opgenomen medewerkende Chinese producenten in rekening werd gebracht aan de eerste onafhankelijke afnemer op de markt van de Unie, waar nodig gecorrigeerd tot de prijs bij verkoop aan een dealer.

(1024) Uit het onderzoek bleek dat de verkoopkanalen van de producenten in de Unie en de Chinese producenten-exporteurs in dit specifieke geval zeer complex zijn en dat er verschillende tussenpersonen tussen de producent en de eerste niet-verbonden afnemer kunnen zitten. Uit het onderzoek bleek dat er drie verschillende handelsstadia zijn (zie overweging 1025) met ten minste vier soorten verkoopmodellen (zie overweging 1027). Bijgevolg besloot de Commissie, gezien de specifieke omstandigheden van dit geval, om de mate van prijsonderbieding vast te stellen op het niveau van de dealer (prijs bij verkoop aan de dealer). De Commissie stelde namelijk vast dat dit het centrale punt is waar de concurrentie plaatsvindt en waar het grootste deel van de verkooptransacties wordt verricht. De verkoop aan de dealer of via de agent of aan belangrijke afnemers maakt ongeveer 95 % van de totale verkoop van de bedrijfstak van de Unie uit en ongeveer 78 % van de verkoop van de Chinese producenten-exporteurs. Bovendien hoefde geen onderscheid te worden gemaakt tussen verbonden en niet-verbonden dealers, aangezien in het onderzoek werd bevestigd dat de prijzen aan alle dealers marktconform waren.

(1025) De drie belangrijke handelsstadia zijn:

i. de producerende entiteit of de invoerende entiteit van de Chinese exporteur die batterijvoertuigen vervaardigt of invoert en de batterijvoertuigen verkoopt aan het volgende handelsstadium, d.w.z. de verbonden nationale verkooponderneming of niet-verbonden algemene distributeur. Sommige producerende entiteiten hebben een "thuismarkt" (doorgaans het land waar de productie plaatsvindt of waar het Europese hoofdkantoor van de invoerende entiteit is gevestigd) waarop zij ook de functies van een nationale verkooponderneming uitoefenen.

ii. de nationale verkoopondernemingen die verbonden zijn met de producerende entiteit/invoerende entiteit en die zich richten op de marketing- en verkoopactiviteiten, daarbij rekening houdend met de bijzondere kenmerken van de markt waarin zij actief zijn. Nationale verkoopondernemingen komen doorgaans voor op de grote markten van de producerende entiteit en distribueren de batterijvoertuigen via hun verbonden en niet-verbonden distributienetwerk (dealers en/of agenten). In landen waar er geen verbonden nationale verkooponderneming is (meestal landen waar kleine hoeveelheden worden verkocht), verloopt de verkoop via een niet-verbonden algemene distributeur (doorgaans exclusief voor het land). Algemene distributeurs oefenen vergelijkbare functies uit als nationale verkoopondernemingen en distribueren de batterijvoertuigen via hun verbonden en niet-verbonden distributienetwerk (dealers en/of agenten).

([424]) Wanneer van meerdere attributen werd waargenomen dat zij niet alleen nauw verband hielden met de prijs, maar ook met elkaar, overwoog de Commissie slechts een van deze attributen in het PCN te behouden. Aangezien de actieradius reeds in het PCN was opgenomen, werd het bijvoorbeeld niet zinvol geacht ook de batterijcapaciteit toe te voegen, aangezien deze twee nauw verband met elkaar houden.

([425]) Niettegenstaande de conclusie dat een indeling van de markt in segmenten in dit geval niet passend is, merkte de Commissie op dat de lengte nauw verband houdt met de segmenten die zijn gedefinieerd in de meest gebruikte voertuigcategorieën (d.w.z. op basis van de letters A, B, C enz.).

iii. distributienetwerken bestaan uit dealers en agenten. Dealers zijn de entiteiten die de batterijvoertuigen kopen van nationale verkoopondernemingen en algemene distributeurs en ze verkopen aan de eindafnemer. Agenten zijn ondernemingen die dezelfde functies uitoefenen als een dealer, echter zonder het voertuig op enig punt in eigendom te nemen. Deze ondernemingen kunnen optreden als dealers voor andere soorten voertuigen, zoals voertuigen met een verbrandingsmotor.

(1026) Over het algemeen geldt voor elk land dat de producerende entiteit/invoerende entiteit of de nationale verkooponderneming de voorgestelde detailhandelsprijs van de fabrikant vaststelt; de prijs die een fabrikant aan detailhandelaars adviseert voor de verkoop van hun batterijvoertuigen. In landen waar geen verkoopentiteit verbonden is met de producent, wordt de voorgestelde detailhandelsprijs van de fabrikant echter vastgesteld door de niet-verbonden algemene distributeur, die dezelfde functies uitoefent als de nationale verkoopondernemingen. De voorgestelde detailhandelsprijs van de fabrikant wordt vastgesteld op basis van de prijs die de producent in de Unie in rekening brengt aan de niet-verbonden algemene distributeur.

(1027) De belangrijkste geïdentificeerde verkoopmodellen zijn:

i. standaarddealermodel – het batterijvoertuig wordt door de producerende entiteit/invoerende entiteit of de nationale verkoopondernemingen verkocht aan de dealer en door de dealer aan de eindafnemer. De dealer ontvangt vaak een korting van de producerende entiteit. Derhalve hoeft de nettodealerprijs niet te worden gecorrigeerd. De door de eindafnemer betaalde prijs is meestal niet bekend bij de producerende entiteit, aangezien de dealers in de onderhandelingen over die prijs gebruik maken van hun marge (verschil tussen de voorgestelde detailhandelsprijs van de fabrikant en de dealerprijs).

ii. agentuurmodel – het batterijvoertuig wordt rechtstreeks aan de eindafnemer verkocht door de producerende entiteit/invoerende entiteit of de nationale verkoopondernemingen. De verkoop verloopt via een entiteit die een agent wordt genoemd en die het voertuig niet in eigendom neemt, maar die onderhandelt en de verkoop sluit. Voor deze werkzaamheden ontvangt de agent een commissie. Deze entiteiten kunnen dezelfde ondernemingen zijn die normaal gesproken als dealers optreden voor andere soorten voertuigen. Zij oefenen functies uit die vergelijkbaar zijn met die van de dealer. Derhalve werd een prijs verkregen die vergelijkbaar was met de prijs aan een dealer, door de definitieve prijs aan de eindgebruiker te corrigeren met de commissie van de agent.

iii. model voor verkoop aan grote wagenparken – specifiek voor bepaalde categorieën grote afnemers, zoals autoverhuurbedrijven, overheidsentiteiten en grote particuliere ondernemingen. De producerende entiteit/invoerende entiteit of de nationale verkoopondernemingen onderhandelen over de batterijvoertuigen en verkopen deze rechtstreeks. Dit zijn omvangrijke verkopen voor zowel de producenten in de Unie als de Chinese producenten-exporteurs en worden beschouwd als vergelijkbaar met een dealerniveau, aangezien een korting wordt toegepast voor de omvang van de verkoop.

iv. model van niet-verbonden algemene distributeurs – in dit geval heeft de Commissie, om tot een dealerprijs te komen, aan de prijs van de niet-verbonden distributeurs een raming van de gemiddelde VAA-kosten toegevoegd (met gebruikmaking van de gemiddelde VAA-kosten van de nationale verkoopondernemingen van de producent in de Unie of van de producent-exporteur in de andere landen als vervangende waarde, die varieerde van 0,5 % tot 3,6 % voor producenten in de Unie en van 2,1 % tot 8 % voor producenten-exporteurs). Er werd ook een fictieve winst van 3 % toegevoegd voor de verkoop aan niet-verbonden algemene distributeurs door zowel producenten in de Unie als producenten-exporteurs. Voor de producenten in de Unie betreft die correctie ongeveer 5 % van hun verkochte hoeveelheid, terwijl dat voor de producenten-exporteurs 22 % van hun verkochte hoeveelheid is.

v. online verkoop – bepaalde producenten-exporteurs (en hun nationale verkoopondernemingen) hebben online rechtstreeks aan eindafnemers, waaronder particulieren, verkocht, zonder de tussenkomst van een dealer of agent. De prijzen van deze verkopen konden in dit stadium van het onderzoek niet naar een dealerniveau worden gecorrigeerd, behalve voor de toewijzing en inhouding van geldelijke beloningen voor het behalen van specifieke doelen in verkoopaantallen, verstrekt aan ondernemingen die marketingactiviteiten verrichten (bv. showrooms beheren en diensten op het gebied van proefritten leveren) in het gebied waar die online verkoop zijn oorsprong had.

(1028) De prijsvergelijking is gemaakt op basis van productsoort voor transacties in hetzelfde handelsstadium (prijs aan een dealer of gelijkwaardig), indien nodig naar behoren gecorrigeerd zoals hierboven toegelicht, en na aftrek van rabatten en kortingen of andere verkoopstimulansen voor ondernemingen die op het niveau van een dealer of agent actief zijn. Het resultaat van de vergelijking werd uitgedrukt als percentage van de theoretische omzet in het onderzoektijdvak van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(1029) Daaruit bleek dat de gewogen gemiddelde prijsonderbiedingsmarge van de invoer uit het betrokken land op de markt van de Unie 12,7 % bedroeg.

(1030) Aangezien de concurrentie grotendeels op prijs is gebaseerd en de prijzen ervan zeer transparant zijn (d.w.z. bekend op de markt), wordt een dergelijk marge als aanzienlijk beschouwd.

(1031) De overeenstemming tussen de Chinese productcontrolenummers en de productcontrolenummers in de Unie bedroeg meer dan 90 % voor elk van de producenten-exporteurs. Twee Chinese productcontrolenummers werden elk vergeleken met één sterk gelijkend productcontrolenummer in de Unie. In beide gevallen kwam het gebruikte productcontrolenummer in de Unie overeen met lagere technische specificaties vergeleken met het Chinese productcontrolenummer, en daarom viel de vergelijking beter uit voor de Chinese producent-exporteur.

(1032) Bovendien moet worden opgemerkt dat de prijzen van de batterijvoertuigen van BYD en SAIC een garantie voor het batterijvoertuig van zeven jaar omvatten, terwijl de garantie voor de batterijvoertuigen van de bedrijfstak van de Unie slechts twee jaar bedroeg. Daarom is de in overweging 1029 vastgestelde prijsonderbieding onderschat.

(1033) Met betrekking tot verhindering van een prijsverhoging, liet de ontwikkeling van de verkoopprijzen en de productiekosten per eenheid in de Unie in de beoordelingsperiode in tabel 7 zien dat er sprake was van een aanzienlijke verhindering van een prijsverhoging. De bedrijfstak van de Unie was niet in staat zijn prijzen te verhogen om zijn kosten te dekken. Dit betekende dat de bedrijfstak van de Unie in de beoordelingsperiode verlies leed op de verkoop van batterijvoertuigen.

(1034) De Commissie stelde met name vast dat de verkoopprijs van de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs 30 % lager was dan de gewogen gemiddelde productiekosten van de bedrijfstak van de Unie. Deze indicator werd vastgesteld per productsoort.

(1035) Een belangrijke factor in deze verhindering van een prijsverhoging was dat het aantal registraties na Chinese gesubsidieerde invoer met 1 729 % in het onderzoektijdvak kon stijgen tot een marktaandeel van 22,8 % vergeleken met 2020, zoals weergegeven in tabel 2b. Deze verkopen gingen voornamelijk ten koste van de producenten in de Unie, die marktaandeel verloren. Bovendien werd de verhindering van een prijsverhoging ook verklaard door het bewijs dat de Chinese invoer concurreert met de verkoop in de Unie, ongeacht de productsoort. Zelfs als de verkoop van duurdere modellen in de Unie zou stijgen, zouden deze modellen concurreren met een Chinees type batterijvoertuig. Dit heeft ertoe bijgedragen dat de bedrijfstak van de Unie verliezen heeft geleden die in de dubbele cijfers lopen, zoals weergegeven in tabel 10.

(1036) De CCCME voerde aan dat de Commissie in de prijsvergelijking rekening moet houden met het merk van de batterijvoertuigen. De CCCME voerde voorts aan dat de merkwaarde van de producent een aanjager is voor de verkoop- en wederverkoopprijzen van de batterijvoertuigen en dat de producenten van batterijvoertuigen in de Unie dankzij hun merkwaarde in elk segment veel hogere prijzen voor hun batterijvoertuigen in rekening kunnen brengen.

(1037) De Commissie merkte op dat de CCCME niet heeft uitgelegd hoe de Commissie in de prijsvergelijking rekening zou moeten houden met het merk. Bovendien merkte zij op dat elke merkwaarde die de producenten in de Unie eventueel hebben, is opgebouwd met hun lange en uitgebreide ervaring met het bouwen van voertuigen met een verbrandingsmotor, en dat niet kan worden aangenomen dat die automatisch overgaat naar batterijvoertuigen. Dit komt door het feit dat de elektrificatie een enorme verandering teweegbrengt voor andere concurrentie dan via prijzen, door de traditionele kenmerken op de proef te stellen waarop fabrikanten van voertuigen met een verbrandingsmotor hun concurrentievoordeel hebben opgebouwd. Door fabrikanten gebruikte gemeenschappelijke waarden zijn prestaties, brandstofverbruik, technologie, betrouwbaarheid, veiligheid en design. Deze productkenmerken worden echter op de proef gesteld door het gebruik van elektrische technologieën. Zo geven batterijvoertuigen een nieuwe betekenis aan prestaties vanwege de kenmerken van elektromotoren. Van alle kenmerken is de actieradius het meest kritieke, vanwege de lage prestaties van batterijvoertuigen ten opzichte van voertuigen met een verbrandingsmotor, en het aanzienlijke verschil tussen modellen van batterijvoertuigen wat de maximale actieradius betreft. Bovendien is de snelle groei van Tesla een duidelijk voorbeeld dat de merkwaarde die is opgebouwd met voertuigen met een verbrandingsmotor, of het ontbreken daarvan, van marginaal belang is bij het succes en de macht om de prijzen te bepalen op de markt van batterijvoertuigen. Het argument werd derhalve afgewezen.

(1038) De CCCME voerde ook aan dat de Commissie in de prijsvergelijking ook rekening moet houden met de gegevens van alle in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en eventuele andere Chinese producenten-exporteurs die verzoeken om een individueel onderzoek hebben ingediend, en met name die van Tesla, aangezien die onderneming goed was voor ongeveer 50 % van de uitvoer van batterijvoertuigen naar de Unie in het onderzoektijdvak.

(1039) De prijsonderbiedingsmarge en de andere micro-economische indicatoren worden berekend op basis van de geverifieerde gegevens die zijn gerapporteerd door de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. Zoals uitgelegd in overweging 49, is Tesla niet als Chinese producent-exporteur opgenomen in de steekproef. Bijgevolg zijn de gegevens van deze producent-exporteur die om een individueel onderzoek heeft verzocht, niet meegenomen in de berekening van de prijsonderbieding. Het argument werd derhalve afgewezen.

(1040) Onderneming 24 voerde aan dat de markt van batterijvoertuigen om twee belangrijke redenen geen homogene markt was. Ten eerste omdat er geen onafhankelijke markt van batterijvoertuigen was, aangezien de markt van batterijvoertuigen deel uitmaakte van de markt voor personenauto's, die voertuigen met een verbrandingsmotor omvatte en waarop de batterijvoertuigen concurreerden met de voertuigen met een verbrandingsmotor. Ten tweede omdat de markt van batterijvoertuigen in verschillende segmenten was ingedeeld. Onderneming 24 verklaarde dat de indeling van de markt in segmenten relevant was voor een nauwkeurige beoordeling van de toestand van de bedrijfstak van de Unie en voerde daarom aan dat de Commissie onderscheid moet maken tussen verschillende segmenten van de markt van batterijvoertuigen. Onderneming 24 gaf verder aan dat hoewel de EU auto's in categorieën indeelt op basis van hun afmetingen en kenmerken, andere criteria zoals prijs en merkimago belangrijke factoren zijn voor het bepalen van de segmentatie van de markt. Wat de verkoopprijzen betreft, gaf onderneming 24 aan dat de markt van batterijvoertuigen zou kunnen worden ingedeeld in "instap", "medium", "premium" en "luxe". Onderneming 24 voerde ook aan dat er binnen elk segment een duidelijk onderscheid was tussen premiummerken en instapmerken, op basis van aspecten als prestaties, functionaliteiten, kenmerken, distributienetwerken en aftersalesdiensten. Onderneming 24 verklaarde voorts dat deze factoren daadwerkelijk bepalend zijn voor de mate van concurrentie tussen marktspelers en bepalen of twee producten nauwe alternatieven zijn. Onderneming 24 verklaarde ook dat de meeste producenten van batterijvoertuigen in de Unie zich tot dusver hebben gericht op de wat premium voertuigmodellen, waarmee zij grotere winstmarges konden boeken en waardoor EU-merken niet sterk vertegenwoordigd zijn in de instapsegmenten, hetgeen in tegenspraak is met de situatie in de sector van de traditionele voertuigen met een verbrandingsmotor. Hieruit volgt dat volgens onderneming 24 de invoer vanuit de VRC en in het bijzonder de Chinese merken van batterijvoertuigen tot dusver voornamelijk waren gericht op het basisniveau in de goedkopere segmenten van de markt waarop EU-alternatieven nog niet sterk vertegenwoordigd zijn. Derhalve voerde onderneming 24 aan dat de Chinese invoer de bedrijfstak van de Unie veeleer grotendeels aanvult dan ermee concurreert op de markt van de Unie voor batterijvoertuigen.

(1041) De Commissie wees erop dat de markt voor personenauto's verschillende aandrijflijnen omvatte: voertuigen met een verbrandingsmotor, hybride voertuigen (zonder stekker), stekkerhybriden ("PHEV's"), batterijvoertuigen, en brandstofcelvoertuigen ("FCV's"). FCV's en batterijvoertuigen zijn emissievrije voertuigen, terwijl stekkerhybriden, hybride voertuigen en voertuigen met een verbrandingsmotor een verbrandingsmotor hebben. Deze voertuigtypen kunnen met elkaar concurreren, maar slechts in zeer beperkte mate. Tegelijkertijd concurreren deze voertuigtypen ook in zeer geringe mate met motorfietsen, elektrische fietsen, scooters enz. Het onderhavige onderzoek heeft echter betrekking op batterijvoertuigen en niet op alle personenauto's of mobiliteitsvoertuigen. Voor zover er sprake is van enige concurrentie met andere voertuigen, brengt dit element die voertuigen niet binnen het toepassingsgebied van dit onderzoek; noch zou een dergelijke beperkte concurrentie, zo die er al is, twijfel doen rijzen over de bevindingen van dit onderzoek wat het effect van de invoer met subsidiëring op de bedrijfstak van de Unie van het soortgelijke product (batterijvoertuigen) betreft.

(1042) De Commissie wees er ook op dat er geen universeel aanvaarde segmentatie voor personenauto's was en merkte op dat het in het inleidingsdocument genoemde indelingssysteem was gebaseerd op algemene beschrijvingen van wat in deze bedrijfstak traditioneel segmenten worden genoemd, veeleer dan op objectieve en meetbare criteria van de bedrijfstak van de Unie. Bijgevolg was er geen duidelijke scheidslijn tussen de vermeende segmenten. De Commissie verwees in het inleidingsdocument naar die segmenten als productsoorten van batterijvoertuigen. Dit geldt des te meer voor de door onderneming 24 voorgestelde segmentatie, die zelfs niet voorzag in een beschrijving van de vermeende segmenten, maar alleen namen (d.w.z. "instap", "medium", "premium" en "luxe"), met gebruikmaking van veelgebruikte marketingtermen met een brede interpretatiemarge.

(1043) De Commissie merkte ook op dat hoewel batterijvoertuigen een verscheidenheid aan verschillende typen omvatten, zij allemaal dezelfde basiskenmerken delen en dezelfde hoofdtoepassing hebben, namelijk het vervoeren van een klein aantal personen van het ene naar het andere punt. Zij zijn ook aan dezelfde voorschriften onderworpen, bijvoorbeeld met betrekking tot maximumsnelheden, eisen inzake het rijbewijs, en delen van het wegennet waar zij mogen rijden. Gezien het bovenstaande kunnen batterijvoertuigen als voldoende substitueerbaar worden beschouwd. Zoals uitgelegd in overweging 1022, is bij het productcontrolenummer rekening gehouden met de belangrijkste kenmerken van de batterijvoertuigen die van invloed waren op de verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie, zoals de lengte, de actieradius, het vermogen en het type wielaandrijving, en daarom werd de soortgelijke productsoort uit de Unie vergeleken met de soortgelijke Chinese productsoorten, wat betekent dat de vermeende goedkope of premium Chinese batterijvoertuigen respectievelijk werden vergeleken met soortgelijke modellen uit de Unie.

(1044) Met betrekking tot de typen batterijvoertuigen die worden verkocht door Chinese producenten en de mate van concurrentie met de producenten in de Unie, bleek uit het onderzoek dat de Chinese producenten-exporteurs volledig concurreren met de batterijvoertuigen die worden verkocht door de bedrijfstak van de Unie (zoals uitgelegd in overweging 1031 was de mate van overeenstemming tussen de Chinese productcontrolenummers en het productcontrolenummer van de Unie gemiddeld zeer hoog (meer dan 90 %)) en komt deze overeen met 88 % van de totale verkoop van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie). In feite waren de typen batterijvoertuigen die op de markt van de Unie worden verkocht door zowel de producenten in de Unie als door Chinese producenten-exporteurs een van de criteria voor de samenstelling van de steekproef van producenten in de Unie en producenten-exporteurs, zoals uitgelegd in de overwegingen 33, 36 en 49.

(1045) In het onderzoektijdvak voerden de Chinese producenten-exporteurs een breed scala aan modellen van batterijvoertuigen uit tegen aanzienlijk uiteenlopende prijzen, waarmee zij concurreren met de modellen batterijvoertuigen die door producenten in de Unie worden geproduceerd, en bovendien zijn zij voornemens hun portefeuille in de nabije toekomst nog verder uit te breiden voor de markt van de Unie.

(1046) De in de steekproef opgenomen Chinese producent-exporteur BYD verkocht op de markt van de Unie bijvoorbeeld modellen met een catalogusprijs van minder dan 30 000 EUR, zoals de Dolphin, modellen met een catalogusprijs van ongeveer 40 000 EUR, zoals de Atto 3, maar ook modellen die als premium of luxe worden beschouwd met een catalogusprijs van meer dan 70 000 EUR, zoals de HAN en de TANG ([426]). Evenzo heeft de Geely Group haar batterijvoertuigen Polestar als premiummodellen op de markt gebracht ([427]), en ze in het onderzoektijdvak naar de Unie uitgevoerd. Een ander door Geely geproduceerd batterijvoertuig, de Lotus Eletre, wordt in de handel gebracht als een hyper-SUV ([428]) en op de markt van de Unie aangeboden tegen catalogusprijzen van maar liefst 150 000 EUR.

(1047) Met betrekking tot de typen batterijvoertuigen die in het onderzoektijdvak zijn verkocht, merkte de Commissie op dat de markt van de Unie voor batterijvoertuigen zich voortdurend ontwikkelt en dat producenten in de Unie en exporteurs, met inbegrip van de Chinese exporteurs, elk jaar hun portefeuille met aangeboden batterijvoertuigen uitbreiden. Zo kondigde de Stellantis Group, een groep van producenten van batterijvoertuigen in de Unie, in oktober 2023 haar nieuwe goedkope batterijvoertuig, de Citroën e-C3, aan met een vanafprijs van 23 300 EUR. Daarentegen onthulde het in de steekproef opgenomen Chinese SAIC ([429]) in maart 2024 een aantal nieuwe modellen, waaronder het "intelligente topmodel" IM L6, de "middelgrote tot grote elektrische hatchback-sedan" MG9, en de "middelgrote tot grote 100% elektrische coupé" SUV MGS9. In overweging 1127 zijn ook andere aankondigingen voor de introductie van nieuwe modellen batterijvoertuigen genoemd.

(1048) Derhalve werd geconcludeerd dat de Chinese producenten-exporteurs zich niet beperken tot bepaalde specifieke typen batterijvoertuigen, zoals onderneming 24 lijkt te suggereren.

(1049) Om de hierboven vermelde redenen kwam de Commissie tot de conclusie dat batterijvoertuigen één enkele en permanente markt van onderling uitwisselbare producten vormen, en dat een segmentanalyse in dit geval noch gerechtvaardigd noch gepast was. Het argument werd derhalve afgewezen.

4.5. **Economische situatie van de bedrijfstak van de Unie**

4.5.1. *Algemene opmerkingen*

(1050) Overeenkomstig artikel 3, lid 5, van de basisverordening omvatte het onderzoek naar de weerslag van de invoer met subsidie op de bedrijfstak van de Unie een beoordeling van alle economische factoren die in de beoordelingsperiode van invloed waren op de situatie van de bedrijfstak van de Unie.

(1051) Zoals in overweging 26 vermeld, is voor de vaststelling van mogelijke door de bedrijfstak van de Unie geleden schade gebruikgemaakt van een steekproef.

(1052) Voor de schadevaststelling maakte de Commissie onderscheid tussen macro-economische en micro-economische schade-indicatoren. De Commissie evalueerde de macro-economische indicatoren op basis van gegevens van Prodcom, het EEA, S&P Global Mobility, steekproefgegevens en de websites van producenten in de Unie. Deze gegevens hebben betrekking op alle producenten in de Unie. Bij het beoordelen van de micro-economische indicatoren ging de Commissie uit van de gegevens die de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie in hun antwoorden op de vragenlijst hadden verstrekt. Beide gegevensreeksen bleken representatief te zijn voor de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie.

(1053) De macro-economische indicatoren zijn: productie, productiecapaciteit, bezettingsgraad, verkoopvolume, marktaandeel, groei, werkgelegenheid, productiviteit, hoogte van de subsidiemarge en herstel van subsidiëring in het verleden.

(1054) De micro-economische indicatoren zijn: gemiddelde eenheidsprijzen, kosten per eenheid, loonkosten, voorraden, winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken.

([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. *Macro-economische indicatoren*

4.5.2.1. Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

(1055) De totale productie in de Unie, de productiecapaciteit en de bezettingsgraad in de Unie ontwikkelden zich in de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 4

Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Productiehoeveelheden (stuks)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Index	*100*	*165*	*220*	*298*
Productiecapaciteit (stuks)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Index	*100*	*161*	*225*	*287*
Bezettingsgraad	33 %	34 %	32 %	35 %
Index	*100*	*103*	*98*	*104*

Bron: Prodcom ([430]), steekproefgegevens en de websites van producenten in de Unie

(1056) De productie van batterijvoertuigen steeg tijdens de beoordelingsperiode met ongeveer 200 %. De stijging van de productie was in deze periode substantieel en relatief consistent en weerspiegelde een geleidelijke transitie van de markt van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen.

(1057) Er zijn geen officiële gegevens met betrekking tot de totale productiecapaciteit van de bedrijfstak van de Unie. Daarom werd de totale productiecapaciteit van de bedrijfstak van de Unie berekend op basis van de geverifieerde bezettingsgraad van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en het totale productievolume van de bedrijfstak van de Unie. Op basis hiervan is de productiecapaciteit in de beoordelingsperiode met 187 % toegenomen.

(1058) Uit het onderzoek is gebleken dat sommige producenten in de Unie productielijnen voor voertuigen met een verbrandingsmotor ombouwden naar productielijnen voor batterijvoertuigen en dat die productielijnen daarom volledig waren bestemd voor de productie van batterijvoertuigen, of dat zij in hun assemblagefabrieken naast voertuigen met een verbrandingsmotor ook batterijvoertuigen produceerden volgens vrijwel hetzelfde productieproces om de bestaande middelen, processen en vaardigheden optimaal te benutten en flexibiliteit in de volumes te bieden.

(1059) Afhankelijk van hoe de producenten in de Unie batterijvoertuigen produceerden, werd hun productiecapaciteit, zoals uitgelegd in overweging 1058, als volgt op verschillende manieren berekend: i) op basis van het maximumaantal batterijvoertuigen dat per dag kan worden geproduceerd, vermenigvuldigd met de productieve werktijd, uitgaande van twee tot drie ploegen, met inbegrip van onderhoud, gedurende 46 tot 48 weken per jaar, of ii) op basis van de totale productiecapaciteit voor alle personenauto's na aftrek van de productie van alle overige personenauto's, los van batterijvoertuigen.

(1060) De bezettingsgraad is in de beoordelingsperiode met 4 % gestegen. Aangezien de bezettingsgraad in het onderzoektijdvak lager was dan 40 %, kan worden geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie over voldoende productiecapaciteit beschikt om te voldoen aan toekomstige toenamen van de vraag naar batterijvoertuigen, en bovendien kan meer capaciteit worden toegekend van de productie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar de productie van batterijvoertuigen.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Er moet worden opgemerkt dat Prodcom het productievolume voor elke lidstaat om redenen van vertrouwelijkheid niet rapporteert. De productiegegevens voor 2023 zullen op 1 juli 2024 publiek toegankelijk zijn.

4.5.2.2. Verkoopvolume en marktaandeel

(1061) De Commissie stelde het verkoopvolume van de bedrijfstak van de Unie op de markt van de Unie vast op basis van de gegevens van het EEA en S&P Global Mobility voor registraties van in de Unie vervaardigde batterijvoertuigen.

(1062) Op basis hiervan ontwikkelden de verkoophoeveelheden en het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie zich in de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 5

Verkoopvolume en marktaandeel

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Verkoopvolume op de markt van de Unie (registraties) in stuks	379 138	583 992	739 101	987 586
Index	*100*	*154*	*195*	*260*
Marktaandeel (van zichtbaar verbruik)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Index	*100*	*94*	*93*	*87*
Marktaandeel (van werkelijk verbruik – registraties)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Index	*100*	*95*	*93*	*92*

Bron: registratiegegevens van het EEA en S&P Global Mobility

(1063) De verkoop van de producenten in de Unie is in de beoordelingsperiode met 160 % gestegen. Deze ontwikkeling was vergelijkbaar met de ontwikkeling van de productie in dezelfde periode. De batterijvoertuigen werden voornamelijk via dealers verkocht. De belangrijkste eindgebruikers waren consumenten en grote ondernemingen die normaliter een order plaatsten voor de productie van de genoemde voertuigen, in plaats van uit de voorraad te bestellen.

(1064) Ondanks de sterke stijging van het verbruik daalde het marktaandeel op basis van het zichtbare verbruik door de bedrijfstak van de Unie met 13 % of 9 procentpunten in de beoordelingsperiode of met 8 % of meer dan 5 procentpunten op basis van het werkelijke verbruik. Daarentegen steeg het marktaandeel van de invoer uit de VRC met een factor van meer dan vijf op deze florerende markt, ten koste van de bedrijfstak van de Unie.

4.5.2.3. Groei

(1065) Uit de productie en verkoop van batterijvoertuigen (registraties) van de bedrijfstak van de Unie bleek een constante en substantiële groei in de beoordelingsperiode, in overeenstemming met de geleidelijke overgang van de markt van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen.

(1066) De groei van de bedrijfstak van de Unie wat de verkoop op die toenemende markt betreft, was aanzienlijk kleiner dan de toename van het verbruik.

(1067) Het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie daalde met 9 procentpunten op basis van het zichtbare verbruik of met meer dan 5 procentpunten op basis van het aantal registraties in de beoordelingsperiode. Het aantal ingevoerde batterijvoertuigen (registraties) was goed voor een marktaandeel van bijna 34,8 % in het onderzoektijdvak. Het grootste en snelst groeiende marktaandeel in de beoordelingsperiode was in handen van Chinese producenten-exporteurs, zoals weergegeven in de tabellen 2a en 2b.

4.5.2.4. Werkgelegenheid en productiviteit

(1068) De werkgelegenheid en de productiviteit ontwikkelden zich in de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 6

Werkgelegenheid en productiviteit

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Aantal werknemers	39 995	66 053	99 939	115 835
Index	*100*	*165*	*250*	*290*
Productiviteit (stuk/werknemer)	14	14	12	14
Index	*100*	*100*	*88*	*103*

Bron: Prodcom en in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(1069) De werkgelegenheid en productiviteit werden berekend op basis van de werkgelegenheid van de producenten in de Unie, geëxtrapoleerd aan de hand van het productievolume van de gehele bedrijfstak van de Unie.

(1070) Het aantal werknemers steeg van ongeveer 40 000 tot ongeveer 116 000 in de beoordelingsperiode, een stijging van 190 %. Deze ontwikkeling liep grotendeels gelijk met de trend in de productie.

(1071) Over het algemeen draagt de bedrijfstak van de Unie werknemers over van de productie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar de productie van batterijvoertuigen, aangezien de productie van voertuigen met een verbrandingsmotor afneemt, terwijl de productie van batterijvoertuigen toeneemt. In dit opzicht stelt de bedrijfstak van de Unie banen veilig door het aanleren van nieuwe vaardigheden (nieuwe machines en om-/herscholing) aan hun werknemers en hen mogelijkheden te bieden om zich aan te passen aan elektrische aandrijflijnen.

(1072) De productiviteit was in de beoordelingsperiode relatief stabiel.

4.5.2.5. Hoogte van het subsidiebedrag en herstel van eerdere subsidiëring

(1073) Alle subsidiebedragen lagen aanzienlijk boven de de-minimisdrempel. De gevolgen van de hoogte van de werkelijke bedragen van de subsidiëring voor de bedrijfstak van de Unie waren niet verwaarloosbaar, gezien het volume en de prijzen van de invoer uit het betrokken land.

(1074) Dit is het eerste antisubsidieonderzoek ten aanzien van het betrokken product. Daarom waren er geen gegevens beschikbaar om de gevolgen van mogelijke subsidiëring in het verleden vast te stellen.

4.5.3. *Micro-economische indicatoren*

4.5.3.1. Prijzen en factoren die prijzen beïnvloeden

(1075) De gewogen gemiddelde prijzen per eenheid van de verkoop van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie aan niet-verbonden afnemers (met inbegrip van de verkoop van de verbonden ondernemingen die marktconform verliep) in de Unie ontwikkelden zich in de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 7

Verkoopprijzen in de Unie

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid op de markt van de Unie (EUR/stuk)	24 404	27 557	31 244	33 560
Index	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Productiekosten per eenheid (EUR/stuk)	30 683	32 029	35 079	38 140
Index	*100*	*104*	*114*	*124*

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(1076) De gemiddelde verkoopprijzen per stuk van de bedrijfstak van de Unie zijn met 38 % gestegen. Deze ontwikkeling werd beïnvloed door veranderingen in de mix van modellen die in de beoordelingsperiode door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie werden verkocht, temeer daar de markt van de Unie geleidelijk overstapt van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen en er in de beoordelingsperiode nieuwe modellen zijn geïntroduceerd en verkocht ([431]).

(1077) De hierboven weergegeven productiekosten zijn de volledige productiekosten van de verkochte batterijvoertuigen met inbegrip van componenten en grondstoffen, andere productiekosten en verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten (VAA-kosten), met inbegrip van uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling (O&O).

(1078) De gemiddelde productiekosten per stuk van de bedrijfstak van de Unie zijn met 24 % gestegen. Deze ontwikkeling werd ook beïnvloed door veranderingen een de mix van geproduceerde modellen. Bovendien liepen de kosten per eenheid ook op door de stijging van de kosten van componenten, met name batterijen, als gevolg van de stijgende kosten voor grondstoffen, waaronder kobalt, nikkel en lithium. De kosten van andere componenten stegen ook, met name die welke worden beïnvloed door de energiecrisis, zoals staal en andere metalen. Een factor die een neerwaarts effect had op de kosten per eenheid was de toename van het productievolume en het verkoopvolume, zoals weergegeven in de tabellen 4 en 5, aangezien de producenten in de Unie de vaste kosten over grotere aantallen batterijvoertuigen konden spreiden. De Commissie merkte op dat de bedrijfstak voor batterijvoertuigen een kapitaalintensieve bedrijfstak is met hoge vaste kosten en dat een hoog productievolume daardoor leidt tot lagere productiekosten per eenheid.

(1079) De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie stellen de prijzen op de markt van de Unie vast volgens de prijsstelling van hun grootste concurrenten voor gelijkwaardige modellen. Over het algemeen stellen de producenten in de Unie een catalogusprijs voor alle modellen of een voorgestelde detailhandelsprijs van de fabrikant (de prijs die een fabrikant aan detailhandelaars adviseert voor de verkoop van hun batterijvoertuigen) vast. De voorgestelde detailhandelsprijzen van de fabrikant worden regelmatig herzien. Zelfs als de voorgestelde detailhandelsprijzen van de fabrikant vast blijven, kan de definitieve prijs die de afnemer betaalt, schommelen als gevolg van de kortingen die de verkoper de afnemer geeft.

(1080) De markt van batterijvoertuigen is een zeer concurrerende en zich snel ontwikkelende markt. Bovendien is deze markt zeer transparant, aangezien alle verkopers van batterijvoertuigen de voorgestelde detailhandelsprijs van de fabrikant bekendmaken. Als gevolg van de prijstransparantie is de markt van batterijvoertuigen zeer prijsgevoelig. Daardoor leiden prijsstijgingen als gevolg van gestegen kosten tot een vermindering van de verkoophoeveelheden.

4.5.3.2. Loonkosten

(1081) De gemiddelde loonkosten van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 8

Gemiddelde loonkosten per werknemer

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Gemiddelde loonkosten per werknemer (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Index	*100*	*106*	*110*	*124*

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models.

(1082) De gemiddelde loonkosten zijn in de beoordelingsperiode met 24 % gestegen. Deze ontwikkeling weerspiegelde de stijgingen van salarissen en andere arbeidskosten in een periode van hoge inflatie, in met name 2022 en 2023.

4.5.3.3. Voorraden

(1083) De voorraden van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 9

Voorraden

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Eindvoorraden (stuks)	7 493	9 460	15 504	25 431
Index	*100*	*126*	*207*	*339*
Eindvoorraden als percentage van de productie	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Index	*100*	*74*	*97*	*114*

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(1084) Uit het onderzoek bleek dat de bedrijfstak van de Unie voornamelijk werkt op basis van orders en dat de voorraden, als percentage van de productie, over het algemeen laag waren.

(1085) De eindvoorraden van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie stegen in de beoordelingsperiode met 239 % en weerspiegelden de toename van de productie in deze periode. De eindvoorraden als percentage van de productie stegen in de beoordelingsperiode met 14 %. Deze ontwikkeling was voornamelijk het gevolg van de stijging van het aantal modellen dat in het onderzoektijdvak op de markt werd aangeboden in vergelijking met 2020.

4.5.3.4. Winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken

(1086) De winstgevendheid, de kasstroom, de investeringen en het rendement van de investeringen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 10

Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen

	2020	2021	2022	Onderzoektijdvak
Winstgevendheid van de verkoop in de Unie aan niet-verbonden afnemers (% van omzet)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Index	*– 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Kasstroom (EUR)	– 583 165 193	– 361 393 404	– 718 123 415	– 835 344 631
Index	*– 100*	*– 62*	*– 123*	*– 143*
Investeringen (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Index	*100*	*97*	*88*	*100*
Rendement van investeringen	– 248 %	– 132 %	– 56 %	– 72 %
Index	– 100	– 53	– 22	– 29

Bron: in de steekproef opgenomen producenten in de Unie

(1087) De Commissie stelde de winstgevendheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vast door de nettowinst vóór belastingen van de verkoop van het soortgelijke product aan niet-verbonden afnemers in de Unie uit te drukken als percentage van de aldus gerealiseerde omzet.

(1088) De bedrijfstak van de Unie was verliesgevend in de beoordelingsperiode, hoewel die verliezen in die periode in totaal afnamen. Zoals weergegeven in tabel 7, stegen de eenheidsprijzen van de bedrijfstak van de Unie in de beoordelingsperiode sneller dan zijn kosten per eenheid. De redenen voor deze ontwikkelingen zijn beschreven in afdeling 4.5.3.1. Tussen 2020 en 2022 slaagde de bedrijfstak van de Unie erin zijn verliezen te verminderen door grotere hoeveelheden op de markt van de Unie te verkopen. In deze periode voerde de bedrijfstak van de Unie zijn productie en verkoop op en werden besparingen gerealiseerd met de spreiding van de vaste kosten over een toenemend aantal geproduceerde stuks. Hoewel deze groei zich in het onderzoektijdvak voortzette, zorgden stijgingen van de grondstofprijzen en van de omvang van de invoer met subsidiëring tegen lage prijzen ervoor dat de verliezen stegen ten opzichte van 2022, om aan het einde van de beoordelingsperiode een niveau van – 10,8 % te bereiken.

(1089) De markt van de Unie bevond zich in de beoordelingsperiode in een fase van geleidelijke overgang. Aangezien sommige producenten in de Unie op dezelfde productielijnen batterijvoertuigen en voertuigen met een verbrandingsmotor produceerden, zoals uitgelegd in overweging 1058, waren de productiekosten van batterijvoertuigen enigszins gedaald doordat de vaste kosten werden gedeeld tussen batterijvoertuigen en voertuigen met een verbrandingsmotor. Zoals uitgelegd in de overwegingen 1222 en 1223, moet de bedrijfstak van de Unie zijn productie en verkoop van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie echter verminderen. Om naar een winstgevende situatie te gaan en zijn toekomst veilig te stellen, moet de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen daarom zijn productie, verkoop en marktaandeel van batterijvoertuigen verhogen, en dus schaalvoordelen realiseren en zijn kosten per eenheid ten opzichte van zijn prijsniveaus blijven verlagen.

(1090) De nettokasstroom is het vermogen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie om hun activiteiten zelf te financieren. De nettokasstroom was in de beoordelingsperiode negatief. De nettokasstroom verslechterde in de beoordelingsperiode als gevolg van de stijging van de omzet en de stijging van de verliezen in absolute waarde. De hierboven beschreven kasstroom is ondersteund door de winsten die de bedrijfstak van de Unie maakte op personenauto's met een verbrandingsmotor. Zoals uitgelegd in de overwegingen 1222 en 1223, moeten de producenten in de Unie echter hun verkopen van voertuigen met een verbrandingsmotor verminderen en daardoor zullen de winsten die de bedrijfstak van de Unie realiseert over de verkoop van voertuigen met een verbrandingsmotor in de toekomst verder afnemen.

(1091) Investeringen in het betrokken product hadden voornamelijk betrekking op O&O-uitgaven, nieuwe investeringen in productielijnen voor de productie van batterijvoertuigen, met inbegrip van de productie en installatie van batterijen, en de aankoop van specifieke gereedschappen voor de assemblage van batterijvoertuigen. Hoewel deze investeringen alleen betrekking hebben op de in de steekproef opgenomen productie-entiteiten, tonen zij de enorme investeringen aan die nodig zijn om over te stappen van de productie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar de productie van batterijvoertuigen. Een groot deel van de nieuwe investeringen is voorafgaand aan de verkoop van batterijvoertuigen nodig. Er zijn al verdere investeringen verricht en er zijn investeringen gaande, aangezien de productielocaties zich in een geleidelijke overgangsfase bevinden.

(1092) De investeringen van gehele bedrijfstak van de Unie in de transitie naar elektrificatie zijn geraamd op ongeveer 170 miljard EUR tussen 2022 en 2030 ([432]). Dit komt overeen met een gemiddelde investering van ongeveer 19 miljard EUR in elk jaar van de periode. Deze investeringen zijn voor alle typen batterijvoertuigen gepland. Met name de Volkswagen Group investeert ongeveer 20 miljard EUR in de bouw van ten minste zes batterijfabrieken in Europa de komende jaren. De BMW Group is voornemens ongeveer 1 miljard EUR te investeren in de ontwikkeling en productie van batterijvoertuigen in zijn fabriek in Steyr, Oostenrijk, vanaf 2025. Hij investeert ook ongeveer 400 miljoen EUR in de modernisering van haar fabriek in München, Duitsland, en is in Hongarije een nieuwe fabriek aan het bouwen voor de productie van zijn model Neue Klasse EV vanaf 2025. De Stellantis Group heeft geïnvesteerd in een joint venture met Mercedes-Benz en TotalEnergies, genaamd ACC, voor batterijcellen. Mercedes-Benz verwacht in de nabije toekomst ook vier batterijfabrieken op te zetten in de EU. De Renault Group investeert tot en met 2025 10 miljard EUR in elektrificatie.

(1093) Het rendement van de investeringen is de winst uitgedrukt als percentage van de nettoboekwaarde van de investeringen. Het heeft zich op vergelijkbare wijze ontwikkeld als de opbrengst over de omzet, in die zin dat het gedurende de periode negatief was. De verliezen qua rendement van de investeringen zijn in de beoordelingsperiode afgenomen om de in afdeling 4.5.3.4 beschreven redenen. Ook moet voor ogen worden gehouden dat de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie niet allemaal in hetzelfde jaar zijn begonnen in batterijvoertuigen te investeren (en dus ook niet in hetzelfde jaar rendement op die investeringen begonnen te verkrijgen). Deze verduidelijking had ook een effect op de trend van het rendement op de investeringen zoals vermeld in tabel 10.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1094) Het vermogen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie om kapitaal aan te trekken, moet worden gezien in het licht van het feit dat de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie deel uitmaken van grote industriële groepen die de transitie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen hebben gefinancierd. In elk jaar van deze onvermijdelijke transitie zijn de geleden verliezen echter groter geworden en is het vermogen van de bedrijfstak om in de toekomst kapitaal aan te trekken afgenomen.

4.5.4. *Conclusie betreffende de situatie van de bedrijfstak*

(1095) Zoals uitgelegd in overweging 996, moet de situatie van de bedrijfstak van de Unie worden geanalyseerd tegen de achtergrond van de overstap van de markt van de Unie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen.

(1096) In deze context is het zichtbare verbruik in de Unie in de beoordelingsperiode gestegen met 200 % en is het werkelijke verbruik in de Unie (uitsluitend gebaseerd op het aantal registraties) in de beoordelingsperiode gestegen met 182 %. Deze grote stijgingen weerspiegelen het scenario dat de markt van de Unie voor personenauto's overstapt van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen.

(1097) Tegelijkertijd zijn de ingevoerde hoeveelheden vanuit de VRC aanzienlijk gestegen van ongeveer 21 000 stuks naar ruim 412 000 stuks (d.w.z. met meer dan 1 800 % gedurende de beoordelingsperiode), wat substantieel meer is dan de stijging van het verbruik. Dit komt tot uiting in het marktaandeel van de Chinese invoer, die ook enorm is gestegen van 3,9 % in 2020 tot 25 % in het onderzoektijdvak. Vergelijkbare stijgingen zijn te zien met betrekking tot de registraties van Chinese batterijvoertuigen na invoer vanuit de VRC.

(1098) De productie en verkoop van de bedrijfstak van de Unie stegen respectievelijk met 198 % en 150 %. Nogmaals, deze zichtbare groei was niet in overeenstemming met de stijging van het verbruik, wat betekent dat het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie daalde van 68,9 % in 2020 tot 59,9 % in het onderzoektijdvak.

(1099) Zoals uitgelegd werden, gezien de overgang van de markt van de Unie, verschillende indicatoren beïnvloed door het feit dat de bedrijfstak van de Unie met zijn productielocaties geleidelijk overschakelde van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen. Voor deze omschakeling waren grote en doorlopende investeringen nodig om de kosten van O&O en de ombouw van fabrieken te dekken, die in de beoordelingsperiode hetzelfde bleven. De bezettingsgraad, de winstgevendheid, het rendement van investeringen en de productiviteit lieten enigszins positieve trends zien als gevolg van de transitie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen, maar zij bleven in de beoordelingsperiode negatief of vrij stabiel.

(1100) De winstgevendheid en het rendement van investeringen van de bedrijfstak van de Unie bleven, ondanks dat zij verbeterende trends lieten zijn, zwak in de beoordelingsperiode. Dit gaf aan dat de bedrijfstak van de Unie zijn significante kosten in de context van de overgang niet volledig kon doorberekenen aan zijn afnemers en dat hij werd belemmerd om de prijzen voor zijn afnemers op winstgevende niveaus vast te stellen. Uit de analyse in afdeling 4.5.3.1 blijkt dat de verhoging van prijzen van de bedrijfstak van de Unie werd verhinderd door de prijzen van de invoer met subsidiëring. De prijsonderbieding van de invoer met subsidiëring vanuit de VRC in hoeveelheden die voortdurend toenamen, zelfs op een snel uitbreidende markt, laat zien dat de VRC de grootste concurrent voor invoer was.

(1101) Ondanks een stijging van de verkoop en de productie als gevolg van de stijgende vraag door de transitie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen, maakte de bedrijfstak van de Unie in het onderzoektijdvak nog lang geen winst op batterijvoertuigen. De situatie in het onderzoektijdvak van verliezen van meer dan 10 % en de aanhoudende verhindering van een prijsverhoging bracht de gehele transitie van de bedrijfstak van de Unie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen in gevaar. Hiermee waren investeringen van vele miljarden euro's gemoeid en moest het enorme personeelsbestand opnieuw worden ingezet, terwijl de markt van de Unie slechts voor 14,5 % was omgeschakeld van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen, zoals weergegeven in tabel 1.

(1102) Uit de bovenstaande indicatoren blijkt dat de overgang van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen hinder begon te ondervinden tegen het einde van de beoordelingsperiode en met name tijdens het onderzoektijdvak, toen de grootste volumes van de invoer uit de VRC en de grootste daling van het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie konden worden waargenomen. Dit blijkt ook uit het feit dat, ondanks de verbeterende trends in sommige indicatoren in de beoordelingsperiode, de meeste financiële indicatoren nog steeds negatief waren en zelfs begonnen te verslechteren in het onderzoektijdvak, waaronder de winstgevendheid, het rendement op investeringen, en de kasstroom. Nog veelzeggender is dat de marktaandelen consequent bleven dalen in de beoordelingsperiode en het laagste punt bereikten aan het einde van het onderzoektijdvak.

(1103) Op basis van het bovenstaande besloot de Commissie na te gaan of de waarschijnlijke toekomstige ontwikkelingen van de invoer met subsidiëring vanuit de VRC de succesvolle overgang van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen in gevaar zouden brengen, en of de bedrijfstak van de Unie daardoor aanmerkelijke schade zou lijden.

5. DREIGING VAN SCHADE

5.1. Inleiding

(1104) Overeenkomstig artikel 8, lid 8, van de basisverordening onderzocht de Commissie of een verdere stijging van de invoer met subsidiëring vanuit de VRC waarschijnlijk een negatief effect op de situatie van de bedrijfstak van de Unie zal hebben, en dus een dreiging van aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Unie zal inhouden.

(1105) Bij de analyse van een dreiging van aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Unie wordt in overeenstemming met artikel 8, lid 8, tweede alinea, van de basisverordening door de Commissie rekening gehouden met factoren zoals:

— de aard van de betrokken subsidie(s) en de waarschijnlijke gevolgen daarvan voor de handel;

— een aanzienlijke mate van toeneming van de invoer met subsidie op de markt van de Unie die erop wijst dat deze invoer waarschijnlijk nog aanzienlijk zal toenemen;

— voldoende vrij beschikbare capaciteit bij de exporteur of een in de nabije toekomst aanmerkelijke toeneming van die capaciteit, welke erop wijst dat de uitvoer met subsidie naar de Unie waarschijnlijk nog aanzienlijk zal toenemen, waarbij rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van andere exportmarkten die de bijkomende, voor uitvoer beschikbare hoeveelheden kunnen absorberen;

— of de producten worden ingevoerd tegen prijzen die in aanzienlijke mate druk op de prijzen zouden uitoefenen of die prijsverhogingen die anders zouden zijn geschied, zouden verhinderen en die de vraag naar meer invoer vermoedelijk nog zouden doen toenemen; en

— het niveau van voorraden.

5.2. De aard van de betrokken subsidie(s) en de waarschijnlijke gevolgen daarvan voor de handel

(1106) In afdeling 3.10 heeft de Commissie voorlopig geconcludeerd dat er overeenkomstig de bepalingen van de basisverordening sprake was van tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies.

(1107) Uit deze subsidies blijkt dat de invoer van het betrokken product profiteert van overheidssteun.

(1108) De tijdens het onderzoektijdvak vastgestelde significante prijsonderbieding en verhindering van een prijsverhoging (waarbij prijsverhogingen werden voorkomen die anders zouden zijn geschied) zullen de reeds in het onderzoektijdvak waargenomen economische situatie van de bedrijfstak van de Unie in de nabije toekomst naar verwachting zelfs nog negatiever beïnvloeden. Het agressieve prijsstellingsgedrag van de Chinese invoer en substantiële marktpenetratie worden geholpen door het feit dat de markt van de Unie voor batterijvoertuigen zeer prijsgevoelig en transparant is.

(1109) Zoals uiteengezet in afdeling 3.2 zorgen de maatregelen van de Chinese overheid ter ondersteuning van haar binnenlandse bedrijfstak voor batterijvoertuigen er bovendien voor dat de uitvoer van batterijvoertuigen zeer concurrerend blijft tegen aanzienlijk lagere prijzen dan de prijzen van de bedrijfstak van de Unie, vanwege de lagere kosten voor het verkrijgen van financiering, goederen of inputs tegen een minder dan toereikende beloning en andere voordelen (in tegenstelling tot producenten in de Unie, die niet van een dergelijke aanzienlijke steun kunnen profiteren).

(1110) Daarom valt te verwachten dat de invoer met subsidiëring van het betrokken product, vanwege de aard van de steunmaatregelen van de Chinese overheid, de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie nadelig zal blijven beïnvloeden.

5.3. Aanzienlijke toename van de invoer met subsidiëring op de markt van de Unie die erop wijst dat deze invoer waarschijnlijk nog aanzienlijk zal toenemen

Stijging van de invoer uit de VRC en het marktaandeel ervan

(1111) De totale invoer van batterijvoertuigen uit het betrokken land is aanzienlijk gestegen van 21 243 stuks in 2020 tot 412 425 stuks in het onderzoektijdvak, zoals weergegeven in de tabellen 2a en 2b.

(1112) Het marktaandeel van de invoer uit de VRC is eveneens gestegen, van 3,9 % in 2020 tot 25,0 % in het onderzoektijdvak op basis van de totale invoer, of van 3,5 % in 2020 tot 22,8 % in het onderzoektijdvak op basis van het aantal registraties zoals respectievelijk vermeld in tabel 2a en tabel 2b. De Chinese producenten-exporteurs hebben met laaggeprijsde invoer marktaandeel gewonnen ten koste van de producenten in de Unie en de invoer uit derde landen.

Maatregelen die duiden op de waarschijnlijkheid van een verdere stijging van de invoer

(1113) Zoals aangetoond in afdeling 3.2, is er bewijs dat het beleid van de Chinese overheid is gericht op de productie en specifiek de uitvoer van batterijvoertuigen.

(1114) Er is een aantal elementen waaruit blijkt dat Chinese producenten-exporteurs waarschijnlijk tegen hogere tarieven zullen blijven uitvoeren. Meer in het bijzonder heeft de Chinese overheid zeer recentelijk een aantal maatregelen genomen die zijn gericht op de uitvoermarkten en het verder verhogen van de uitvoer, ook in het licht van de significante overcapaciteit op de Chinese binnenlandse markt, zoals uitgelegd in de overwegingen 1140 tot en met 1143.

(1115) Zoals uitgelegd in overweging 1149, voerde de VRC in het onderzoektijdvak wereldwijd 1 471 136 batterijvoertuigen uit, een stijging van 659 % vergeleken met 2020. Door nieuwe energie aangedreven voertuigen (batterijvoertuigen en stekkerhybriden) zijn zeer belangrijk voor de Chinese economie. Daarom verklaarde de Chinese president in zijn nieuwjaarstoespraak van 2024 dat door nieuwe energie aangedreven voertuigen "een nieuw bewijs vormen van de Chinese bekwaamheid op het gebied van vervaardiging" ([433]). De Chinese producenten van batterijvoertuigen beperken zich echter niet alleen tot hun binnenlandse markt. De Chinese overheid moedigt Chinese producenten van batterijvoertuigen juist aan om overzeese markten te verkennen en ondersteunt hen op vele manieren om hun uitvoer uit te breiden, onder meer door goede systemen voor juridisch advies, testen en certificering te ontwikkelen. In dit verband worden in het plan 2021–2035 vijf strategische taken voor de Chinese bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen vastgesteld voor de komende 15 jaar: 1) de capaciteit voor technologische innovatie verbeteren; 2) een nieuw ecosysteem bouwen voor de bedrijfstak voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen; 3) industriële integratie en ontwikkeling bevorderen; 4) een degelijk infrastructuursysteem opbouwen; en 5) de openheid vergroten en de internationale samenwerking verdiepen. Wat de internationale samenwerking betreft, worden binnenlandse ondernemingen aangemoedigd strategische plannen voor internationale ontwikkeling op te stellen, overzeese markten te verkennen, en magazijnen en aftersaleserviceplatforms in het buitenland op te zetten. In het plan 2021-2035 wordt ook benadrukt dat ondersteunende diensten voor internationale samenwerking, zoals naleving door ondernemingen, juridisch advies en test- en certificeringsdiensten, moeten worden versterkt. Bovendien bevat het plan 2021-2035 ook richtsnoeren voor de Chinese autoriteiten om proactief deel te nemen aan het vaststellen van de relevante internationale voorschriften en normen ([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]) De Internationale Raad voor schoon vervoer (ICCT, International Council on Clean Transportation), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035* ("China's industrieel ontwikkelingsplan voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen voor 2021 tot 2035"), beleidsupdate, juni 2021, beschikbaar op: https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Bovendien heeft de Chinese stad Shenzhen op 18 februari 2024 een plan uitgerold om de uitvoer van voertuigen te stimuleren ([435]), ([436]). Dit plan bevat 24 maatregelen, met inbegrip van steun voor de bouw van fabrieken en het openen van nieuwe zeeroutes. De plaatselijke ambtenaren verklaren dat zij nieuwe diensten zouden invoeren om auto-exporteurs te ondersteunen, onder meer het verbeteren van exportverzekeringen, het versnellen van belastingteruggaven en het aanmoedigen van Chinese banken om consumentenkrediet te verstrekken aan overzeese kopers van auto's. In het plan werden exporteurs ook opgeroepen om meer schepen die auto's vervoeren te kopen, om een Chinese vloot van roll-on-roll-offschepen op te bouwen, zoals uitgelegd in overweging 1117.

(1117) De belangstelling van de Chinese producenten voor het uitvoeren van batterijvoertuigen blijkt ook uit het feit dat de Chinese producenten van batterijvoertuigen opdracht geven tot de bouw van een groot aantal "roll-on-roll-offschepen" ("roroschepen"), die speciaal zijn bedoeld voor het vervoeren van voertuigen over zee ([437]), ([438]). Er werd bericht dat de Chinese scheepswerven tussen 2023 en 2026 meer dan tweehonderd roroschepen kunnen leveren. Dat is twee keer zo veel als het aantal roroschepen dat van 2015 tot 2022 is geleverd ([439]), ([440]). Bovendien bleek BYD zes roroschepen te hebben besteld (met opties voor nog eens twee). De vaartuigen zullen naar verwachting elk een capaciteit van ongeveer 7 700 ceu (*car equivalent units*) hebben. BYD heeft zijn eerst vaartuig, genaamd "BYD Explorer No. 1" ([441]), ([442]), ([443]) reeds ontvangen, dat al wordt gebruikt voor het vervoeren van batterijvoertuigen naar de Unie ([444]). Ook andere Chinese autofabrikanten, zoals SAIC, Chery Automobile ([445]), hebben verschillende eigen roroschepen besteld ([446]), ([447]). Bovendien is de in staatshanden zijnde autofabrikant Chery een partnerschap aangegaan met Wuhu Shipyard om een oude scheepswerf aan de kust van de provincie Shandong om te bouwen naar een bouwplaats voor schepen het vervoer van voertuigen, bestemd voor de uitvoer van batterijvoertuigen ([448]), ([449]).

(1118) Uit de hierboven genoemde maatregelen, in combinatie met de vergevorderde uitbreidingsplannen van Chinese producenten in grote EU-landen, zoals beschreven in de overwegingen 1126 en 1127, en met de aanzienlijke reservecapaciteit in de VRC, zoals gedocumenteerd in de overwegingen 1140 tot en met 1143, blijkt dat de VRC zich agressief zal blijven richten op uitvoermarkten, waardoor de invoer in de Unie in de toekomst waarschijnlijk substantieel hoger zal zijn.

Aantrekkelijkheid van en richten op de markt van de Unie

(1119) Van de uitvoermarkten waarop de VRC zich richt, was de markt van de Unie de belangrijkste uitvoerbestemming voor de Chinese producenten-exporteurs, en was zij goed voor 33,1 % van de totale Chinese uitvoer van batterijvoertuigen vanwege het feit dat de markt van de Unie de meest aantrekkelijke regio voor de Chinese producenten-exporteurs is omwille van haar omvang, gemakkelijke toegang, prijsniveaus en de duidelijke routekaart voor elektrische voertuigen, zoals wordt uitgelegd in de overwegingen 1120 tot en met 1123.

(1120) Wat de omvang van de markt van de Unie betreft, werden in 2023 1 538 621 batterijvoertuigen geregistreerd op de markt van de Unie, wat neerkomt op 14,6 % van het totale aantal geregistreerde personenauto's ([450]). Daarentegen worden in de onderstaande tabel de omvang van de markt van batterijvoertuigen in andere grote landen en het aandeel van batterijvoertuigen in het totale aantal geregistreerde personenauto's weergegeven.

([435]) https://www.ft.com/content/efb4ceb4-6d46-4c2f-abf6-142b3bc5c3b6.
([436]) https://finance.sina.com.cn/money/future/indu/2024-02-27/doc-inakmrzp1176024.shtml.
([437]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#:~:text=In%202022%2C%20China%27s%20top%20electric,their%20own%20ships%20as%20well.
([438]) http://en.people.cn/n3/2023/0721/c98649-20047617.html.
([439]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([440]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/anji-building-seven-car-carriers-jinling-and-jiangnan-shipyards.
([441]) https://www.marineinsight.com/shipping-news/chinas-byd-launches-first-chartered-car-carrier-to-ramp-up-exports/.
([442]) https://www.bnnbloomberg.ca/byd-s-first-chartered-cargo-ship-for-evs-sets-sail-for-europe–1,2020585.
([443]) https://www.carscoops.com/2024/01/the-first-chinese-built-ship-designed-to-export-cars-is-europe-bound-with-7000-byd-vehicles-aboard/.
([444]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/.
([445]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/.
([446]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([447]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/58994.shtml.
([448]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([449]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chery-shipyard-venture-build-its-own-car-carriers.
([450]) https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf.

Tabel 11

Markt voor batterijvoertuigen in derde landen

Land	Markt voor batterijvoertuigen 2023	% van het totale aantal geregistreerde personenauto's
Verenigde Staten	1 118 286	7,2 %
Verenigd Koninkrijk	314 684	16,5 %
Zuid-Korea	156 767	9,0 %
Noorwegen	104 589	82,4 %
Australië	87 217	7,25 %
India	82 336	1,6 %
Turkije	64 515	6,7 %
Zwitserland	52 728	20,9 %
Japan	43 991	1,7 %
Brazilië	19 309	0,9 %
Indonesië	17 062	2,2 %

Bron: *PwC – Strategy&, "Electric Vehicle Sales Review Q4-2023"* ([451])

(1121) Wat de toegang tot de markt van de Unie betreft, bedraagt het douanerecht van de EU (meestbegunstigingsrecht) 10 %. Daarentegen zijn andere relevante markten onderhevig aan hoge invoerbelemmeringen voor de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC. Met name wordt de markt van de Verenigde Staten, die weliswaar kleiner is dan de markt van de Unie, maar nog altijd goed is voor een substantieel marktaandeel van ruim 1 miljoen geregistreerde batterijvoertuigen in 2023, momenteel afgeschermd door een totaal recht van 27,5 % (meestbegunstigingsrecht van 2,5 % en een "Section 301-recht ([452])" van 25 %) dat van toepassing is op invoer van batterijvoertuigen uit de VRC, met in mei 2024 gepubliceerde voorstellen om het "Section 301-recht" te verhogen tot 100 % vanaf augustus 2024 ([453]). Bovendien voerde Turkije een extra recht van 40 % in op de invoer van elektrische voertuigen uit de VRC ([454]) in aanvulling op het meestbegunstigingsrecht van 10 %, terwijl India een invoerbelasting van 70 % heeft op de invoer van elektrische voertuigen met een prijs van 40 000 USD of minder ([455]), en 100 % op die met een prijs van meer dan 40 000 USD ([456]). In januari 2024 voerde Brazilië opnieuw een belasting van 10 % in op de invoer van batterijvoertuigen, die verhoogd zal worden tot 18 % in juli 2024 en tot 35 % uiterlijk in juli 2026 ([457]). Hierdoor blijft de markt van de Unie over als de enige grote, rijke en volwassen automobielmarkt die open staat voor de invoer vanuit de VRC.

([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) Wat de prijzen betreft, zijn de prijzen van batterijvoertuigen op de markt van de Unie, met betrekking tot dezelfde productsoorten, aanzienlijk hoger dan de prijzen van batterijvoertuigen op de Chinese markt en bieden zij de Chinese producenten-exporteurs daardoor de mogelijkheid om hogere winsten te realiseren. Zo had een van de best verkochte Chinese auto's, de BYD Atto 3, vanaf maart 2024 in de VRC een minimale detailhandelsprijs van 15 358 EUR (119 800 CNY), terwijl zijn minimale detailhandelsprijs in Duitsland, ondanks dat deze zijn grootste Europese uitvoermarkt is, meer dan het dubbele bedroeg, namelijk 31 924 EUR (37 990 EUR inclusief btw ([458])) ([459]). Evenzo werd, ook vanaf maart 2024, de nieuwe Polestar 4 van Geely in de VRC aangeboden voor een vanafprijs van 38 331 EUR (299 000 CNY) vóór kortingen, terwijl de vanafprijs ervan in Duitsland 53 109 EUR (63 200 EUR inclusief btw) bedroeg ([460]). Uit recente voorbeelden blijkt bovendien dat de prijzen in de VRC dalen, waarbij de prijs van een Model 3 Tesla in de VRC met meer dan 4 500 USD is gedaald sinds januari en NIO zijn prijzen met 4 200 USD verlaagde in juni ([461]). In maart 2024 verlaagde BYD ook de prijs van zijn goedkoopste model, de Seagull, met 5 %. In 2023 verlaagde BYD de prijs van de Yuan Plus (zijn best verkochte auto, in de Unie bekend onder de naam Atto 3) op de Chinese markt met 12 % ([462]). Deze prijsdaling in de VRC stimuleert ondernemingen nog meer om hun uitvoer te vergroten en vaste voet te krijgen op markten met hogere prijsniveaus, zoals de markt van de Unie.

(1123) Wat de duidelijke routekaart voor batterijvoertuigen in de Unie betreft, heeft de EU, in tegenstelling tot de markten van andere derde landen, een zeer hoog doel gesteld voor het aantal registraties van batterijvoertuigen. Zo zou tegen 2035 100 % van de nieuw geregistreerde auto's in de Unie (meer dan 9 miljoen auto's) emissievrije voertuigen moeten zijn, in het bijzonder batterijvoertuigen, terwijl het streefdoel in de VS op slechts 50 % is vastgesteld.

(1124) Zoals uitgelegd in de overwegingen 1141 en 1142, heeft de VRC reeds een overcapaciteit voor door nieuwe energie aangedreven voertuigen (batterijvoertuigen en stekkerhybriden) die grotendeels zullen worden gebruikt voor uitvoer naar de markt van de Unie, op basis van de aantrekkelijkheid van deze markt vergeleken met de markten van andere derde landen.

(1125) Bovendien waren gedurende het onderzoek ten minste veertien Chinese producenten-exporteurs aanwezig op de markt van de Unie, zoals Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (met de merken Dongfeng en Voyah), Geely ([463]) (met de merken Polestar, Zeeker en Lotus), Great Wall Motors (met het merk Ora), Hongqi, JAC (met de merken JAC en DR), SAIC (met de merken MG en Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell, en Zhidou ([464]). Het marktaandeel van deze Chinese producenten-exporteurs samen steeg van 1,9 % in 2020 tot 7,3 % in het onderzoektijdvak, zoals uitgelegd in tabel 12.

(1126) Na het onderzoektijdvak kondigde een groot aantal Chinese producenten-exporteurs aan dat zij voornemens zijn verschillende nieuwe modellen batterijvoertuigen te introduceren op de markt van de Unie, en hun aanwezigheid op de markt van de Unie uit te breiden door op korte termijn de markten van meer EU-lidstaten te betreden. Uit deze aankondigingen blijkt duidelijk de belangstelling van de Chinese producenten-exporteurs voor de markt van de Unie. Zo is Xpeng Inc. ([465]), dat reeds aanwezig is in Nederland, voornemens in 2024 de Duitse en Franse markten te betreden ([466]). Het luxemerk Voyah van Dongfeng, dat reeds aanwezig is in Finland, is voornemens in 2024 de Spaanse en Portugese markten en mogelijk ook de Duitse, Franse en Italiaanse markten te betreden ([467]). Great Wall Motor is voornemens zijn aanwezigheid in de Unie uit te breiden naar zeven extra landen naast Duitsland, zoals Italië, Spanje, Portugal, Nederland, België, Luxemburg en Oostenrijk ([468]). Zeekr, het premiummerk van Geely, is eind 2023 ook begonnen met het verkopen van het merk Zeekr 001 in Nederland ([469]).

([458]) Belasting over de toegevoegde waarde.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ en https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ en 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]) Het merk Volvo van Geely werd in de beoordelingsperiode niet ingevoerd vanuit de VRC.
([464]) De lijst is niet uitputtend.
([465]) De lijst van voorbeelden is niet uitputtend.
([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) Bovendien heeft BYD zijn zesde model batterijvoertuig gelanceerd op de markt van de Unie, de Seal U, in aanvulling op de Atto 3, de Dophin, de Seal, de Han, de Tang ([470]). MG is ook voornemens in 2025 het model IM L6 in de Unie te introduceren ([471]). NIO is voornemens in 2025 zijn goedkopere submerk met de codenaam Firefly in Europa te introduceren ([472]). Het merk HiPhi van de Chinese fabrikant van luxe elektrische voertuigen Human Horizons heeft de Europese prijsstelling van zijn modellen aangekondigd en is in 2023 begonnen met het aanvaarden van reserveringen met prijzen van meer dan 100 000 EUR in Duitsland ([473]). Bovendien heeft BYD laten weten zijn marktaandeel op de markt van de Unie aanzienlijk te willen vergroten van momenteel 1,1 % tot 5 % uiterlijk in 2025 ([474]).

(1128) Voorts raamt Transport & Environment ([475]) dat het marktaandeel van de Chinese merken en de Europese merken die door Chinese ondernemingen worden aangekocht, zal uitkomen op 11 % in 2024, 14 % in 2025 en 20 % uiterlijk in 2027 ([476]).

(1129) Concluderend kan worden gesteld dat, gezien het beleid van de Chinese overheid om de Chinese producenten aan te moedigen batterijvoertuigen uit te voeren, de grote aantrekkingskracht van de markt van de Unie, de enorme overcapaciteit in de VRC en de aanzienlijk hoge reservecapaciteit, alsook het feit dat het volume van de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC sinds 2020 aanzienlijk is toegenomen, het waarschijnlijk is dat die invoer aanzienlijk zal blijven toenemen, wat al op zeer korte termijn zal beginnen en de komende jaren zal voortduren. Deze stijging zal voornamelijk komen van de Chinese merken van eigen bodem en de Europese merken die door Chinese ondernemingen worden gekocht ten koste van de bedrijfstak van de Unie, die waarschijnlijk marktaandeel zal blijven verliezen.

Waarschijnlijke ontwikkeling van de marktaandelen van Chinese invoer op de markt van de Unie

(1130) De CCCME voerde aan dat, om de omvang van de invoer van Chinese batterijvoertuigen en de waarschijnlijkheid van een toename van die invoer in de toekomst te beoordelen, de gehele invoer van batterijvoertuigen vanuit de VRC en met name de eigen invoer door de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen moeten worden beoordeeld.

(1131) Het huidige onderzoek heeft betrekking op alle invoer met subsidiëring van batterijvoertuigen van oorsprong uit de VRC, ongeacht wie de eigenaar van een bepaalde onderneming is. In antwoord op het argument splitste de Commissie alle invoer vanuit de VRC op in invoer van Chinese exporteurs die verbonden zijn met de OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie (Renault, BMW en Mercedes-Benz) die overstappen op de productie van batterijvoertuigen op de markt van de Unie, invoer van Tesla, en alle overige Chinese invoer zoals Europese merken die in het verleden zijn verworven door Chinese ondernemingen (Polestar en MG), Chinese OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor (BYD, Chery, Dongfeng enz.), en Chinese start-ups van elektrische voertuigen (NIO, Xpeng enz.).

(1132) Het marktaandeel van de invoer van met de bedrijfstak van de Unie verbonden Chinese producenten-exporteurs en van alle overige Chinese invoer, op basis van registratie, heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 12a

Uitsplitsing van het marktaandeel van de Chinese invoer

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Marktaandeel van de invoer van Chinese producenten-exporteurs in verband met OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie die overstappen op de productie van batterijvoertuigen	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]) Deskundigengroep die campagne voert voor schoon en duurzaam vervoer voor iedereen.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf.

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Marktaandeel van alle overige Chinese invoer	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Noch het EEA noch S&P Global Mobility vermeldt de oorsprong van de batterijvoertuigen. Om de uit de VRC ingevoerde hoeveelheden batterijvoertuigen van modellen van de Tesla Group te onderscheiden van die welke in de Unie worden geproduceerd, gebruikte de Commissie derhalve de door Tesla ingediende antwoorden op de vragenlijst voor exporteurs voor haar verzoek om een individueel onderzoek, zoals uitgelegd in overweging (183). Bovendien zijn de respectieve gegevens voor het onderzoektijdvak niet openbaar beschikbaar, en daarom heeft de Commissie de informatie voor het marktaandeel voor Tesla in orden van grootte gepresenteerd. Om de vertrouwelijkheid van de gegevens voor Tesla te beschermen, moest de Commissie de respectieve gegevens voor de invoer van Chinese producenten-exporteurs die verbonden zijn met de OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie die overstappen op de productie van batterijvoertuigen, ook in orden van grootte melden, aangezien de gegevens van Tesla anders door deductie konden worden berekend. De Commissie zal de exacte gegevens in de definitieve verordening verstrekken zodra de benodigde gegevens openbaar beschikbaar worden.

Bron: EEA en S&P Global Mobility

(1133) Uit de bovenstaande tabel blijkt dat van de totale invoer vanuit de VRC het marktaandeel van de invoer van de OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie die overstappen op de productie van batterijvoertuigen weliswaar steeg tussen 2020 en 2021, maar relatief stabiel bleef sinds 2021 en het onderzoektijdvak, [4,7 – 5,7] % bedroeg in het onderzoektijdvak en dus kleiner is dan het marktaandeel van alle overige Chinese invoer, dat steeg van 1,9 % in 2020 tot 7,3 % in het onderzoektijdvak.

(1134) In het onderzoektijdvak stelde de Commissie de Chinese invoer ook vast op kwartaalbasis, zoals weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 12b

Uitsplitsing van het marktaandeel van de Chinese invoer

	Onderzoektijdvak			
	Oktober – december 2022	Januari – maart 2023	April – juni 2023	Juli – september 2023
Marktaandeel van de invoer van Chinese producenten-exporteurs in verband met OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie die overstappen op de productie van batterijvoertuigen	[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] %
Marktaandeel van alle overige Chinese invoer	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Bron: S&P Global Mobility

(1135) Uit de bovenstaande tabel blijkt dat het marktaandeel van alle overige Chinese invoer op kwartaalbasis in het onderzoektijdvak steeg in drie van de vier kwartalen, van 6,8 % in het eerste kwartaal tot 8,8 % in het vierde kwartaal, en groter was dan het marktaandeel van de invoer door de OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie die overstappen op de productie van batterijvoertuigen, dat in het onderzoektijdvak [5,6 – 6,8] % bedroeg.

(1136) In tegenstelling tot het grote aantal aankondigingen van de Chinese producenten-exporteurs, zoals uitgelegd in de overwegingen 1126 en 1127, kondigden de OEM's van voertuigen met een verbrandingsmotor in de Unie die overstappen op de productie van batterijvoertuigen geen grote plannen aan om batterijvoertuigen vanuit de VRC in te voeren. De meeste van hen hebben één model of merk batterijvoertuigen dat vanuit de VRC wordt ingevoerd in aanzienlijke kleinere hoeveelheden dan vergeleken met de productie ervan in de Unie. Zo heeft BMW

aangekondigd dat zijn model batterijvoertuig, de iX3, dat in de beoordelingsperiode vanuit de VRC werd ingevoerd, vanaf 2025 niet langer vanuit de VRC zal worden ingevoerd ([477]). De BMW Group is voornemens het merk MINI Cooper vanuit de VRC in te voeren ([478]), de Mercedes-Benz Group het merk Smart, de Volkswagen Group het merk Cupra en de Renault Group het model Dacia Spring. Het marktaandeel van deze invoer is sinds 2021 relatief stabiel en zal op de zeer korte termijn en in de nabije toekomst naar verwachting niet aanzienlijk stijgen.

(1137) Bovendien zal de invoer van Tesla vanuit de VRC naar verwachting ook niet aanzienlijk stijgen, aangezien de reservecapaciteit van Tesla zeer gering in, als die er al is. Volgens openbare informatie is Tesla voornemens zijn productiecapaciteit in de VRC te verhogen. Tesla lijkt echter nog niet de vereiste wettelijke goedkeuringen te hebben gekregen en het is niet duidelijk wanneer dat zal gebeuren ([479]).

(1138) Uit het bovenstaande blijkt dus dat de marktaandelen in de nabije toekomst waarschijnlijk zullen stijgen, voornamelijk van Chinese merken. Het argument werd derhalve afgewezen.

5.4. **Voldoende vrij beschikbare capaciteit en absorptiecapaciteit van markten van derde landen**

(1139) De Chinese overheid heeft geen lijst van fabrikanten van batterijvoertuigen in de VRC verstrekt. Daarom moest de Commissie in dit verband gebruikmaken van openbaar beschikbare informatie. Hieruit valt op te maken dat er – volgens Bloomberg – in 2023 nog maar ongeveer honderd Chinese fabrikanten van elektrische auto's in de VRC waren, vergeleken met ongeveer vijfhonderd in 2019 ([480]).

a) *Capaciteit en reservecapaciteit in de VRC*

(1140) Zoals aangegeven in overweging 49 hebben 21 Chinese groepen producenten-exporteurs zich in het kader van het onderzoek gemeld door een steekproefformulier in te dienen. Zoals blijkt uit tabel 13 hadden deze Chinese producenten-exporteurs in de beoordelingsperiode een toenemende capaciteit en reservecapaciteit. Tijdens het onderzoektijdvak bedroeg hun reservecapaciteit bijna 2,3 miljoen batterijvoertuigen, wat anderhalf keer zoveel is als het totale werkelijke verbruik van batterijvoertuigen in de Unie tijdens hetzelfde tijdvak, namelijk 1 519 082 stuks, zoals blijkt uit tabel 1.

Tabel 13

Productie en capaciteit van de Chinese medewerkende producenten-exporteurs

Eenheden	2020	2021	2022	Onderzoektijdvak
Productie	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Index	*100*	*320*	*650*	*792*
Capaciteit	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Index	*100*	*145*	*227*	*288*
Reservecapaciteit	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Index	*100*	*92*	*100*	*137*
Bezettingsgraad	23 %	51 %	66 %	64 %
Index	*100*	*221*	*286*	*275*

Bron: Antwoorden van Chinese producenten-exporteurs in de steekproef

([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) De gegevens over productie, capaciteit en reservecapaciteit van de medewerkende producenten-exporteurs zijn echter onvolledig. Uit informatie van de China Association of Automobile Manufacturers ("CAAM") blijkt dat de totale productie van batterijvoertuigen in de VRC 5,8 miljoen bedroeg, zoals vermeld in overweging 1144. Ervan uitgaande dat de Chinese producenten van batterijvoertuigen die zich niet in het kader van het onderzoek hebben gemeld, dezelfde bezettingsgraad hadden als de Chinese producenten-exporteurs die zich wel hebben gemeld, was er dus in de VRC een totale capaciteit van 9,18 miljoen batterijvoertuigen en een reservecapaciteit van 3,34 miljoen batterijvoertuigen, d.w.z. 2,2 maal het verbruik van batterijvoertuigen in de Unie in het onderzoektijdvak.

(1142) Aangezien een autofabrikant op dezelfde productielijnen zowel auto's met een verbrandingsmotor als batterijvoertuigen kan vervaardigen, heeft de Commissie ook gekeken naar de totale productiecapaciteit voor personenauto's in de VRC op basis van openbaar beschikbare informatie. Zo vermeldt een artikel in de China Daily dat volgens de China Passenger Car Association de productiecapaciteit in de VRC voor voertuigen op nieuwe energiebronnen en personenauto's met een verbrandingsmotor in 2021 40,89 miljoen eenheden bedroeg ([481]). Voorts werd in een artikel van persbureau Reuters vermeld dat volgens de China Passenger Car Association de productiecapaciteit voor personenauto's (zowel voertuigen op nieuwe energiebronnen als auto's met een verbrandingsmotor) eind 2022 43 miljoen bedroeg, met een bezettingsgraad van de fabrieken van 54,5 % ([482]). Daarom was er een reservecapaciteit voor personenvoertuigen in de VRC van 23,4 miljoen eenheden. Deze reservecapaciteit kan worden gebruikt om batterijvoertuigen voor de markt van de Unie te vervaardigen.

(1143) Bovendien is ook gemeld dat de Chinese overheid zich bewust is van de overcapaciteit voor personenauto's en een strengere vergunningenregeling heeft ingevoerd voor wettelijke goedkeuringen die effect hebben op ondernemingen die van start willen gaan met de productie van elektrische voertuigen in de VRC ([483]). Toch worden nog steeds nieuwe fabrikanten van batterijvoertuigen in de VRC opgericht, zoals de Chinese fabrikant van slimme consumentenelektronica Xiaomi ([484]).

b) *Productie in de VRC*

(1144) Volgens de CAAM ([485]) is de productie van batterijvoertuigen in de VRC aanzienlijk gestegen. Zoals blijkt uit tabel 14 werden er in het onderzoektijdvak dus 5 836 000 batterijvoertuigen geproduceerd in de VRC, een stijging van 489 % ten opzichte van 2020, toen er 991 000 batterijvoertuigen werden geproduceerd.

Tabel 14

Totale productie van batterijvoertuigen in de VRC

eenheden	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Productie van batterijvoertuigen in de VRC	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Index	*100*	*279*	*518*	*589*

Bron: *CAAM*

c) *Vraag in de VRC*

(1145) In 2023 bedroeg de totale verkoop van personenauto's in de VRC 26,06 miljoen eenheden ([486]). Voor 2024 wordt verwacht dat de verkoop van personenauto's ten opzichte van 2023 met 3,1% zal stijgen tot 26,8 miljoen eenheden ([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) In 2023 bedroeg de totale verkoop van personenauto's op nieuwe energiebronnen in de VRC (batterijvoertuigen en stekkerhybriden) 9,49 miljoen eenheden ([488]). In 2024 zal de verkoop van voertuigen op nieuwe energiebronnen naar schatting met 20 % stijgen ten opzichte van 2023 ([489]) en daarmee uitkomen op 11,4 miljoen eenheden.

(1147) De verkoop van batterijvoertuigen (registraties) bedroeg in onderzoektijdvak meer dan 5 miljoen, zoals toegelicht in onderstaande tabel. Bovendien blijkt uit de gegevens van de CAAM dat ongeveer 87 % van de geproduceerde batterijvoertuigen werd verkocht en geregistreerd in de VRC.

Tabel 15

Totale vraag in de VRC

eenheden	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Registraties van batterijvoertuigen in de VRC	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Index	*100*	*294*	*467*	*547*

Bron: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles en InsideEVs, "China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023" ("Verkoop van plug-in voertuigen in China bereikt nieuw record van 8 miljoen in 2023")* ([490])

(1148) Een stijging van 20 % in 2024 van de markt voor batterijvoertuigen in de VRC vertaalt zich in 6,1 miljoen batterijvoertuigen, vergeleken met een capaciteit van meer dan 9 miljoen batterijvoertuigen. De Commissie kwam derhalve tot de voorlopige conclusie dat de binnenlandse markt in de VRC de grote reservecapaciteit niet zou kunnen absorberen.

d) *Uitvoer van de VRC en beschikbaarheid van andere exportmarkten*

(1149) Op basis van officiële douanestatistieken van de Chinese autoriteiten heeft de VRC in het onderzoektijdvak 1 471 136 batterijvoertuigen uitgevoerd (wat overeenkomt met een stijging van 659% ten opzichte van 2020), waarvan 486 550 batterijvoertuigen naar de Unie werden uitgevoerd, een stijging van 1 343% ten opzichte van 2020.

Tabel 16

Chinese uitvoer van batterijvoertuigen

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Totale Chinese uitvoer	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Index	*100*	*258*	*487*	*759*
Chinese uitvoer naar de Unie	33 731	171 822	328 391	486 550
Index	*100*	*509*	*974*	*1 443*
% Chinese uitvoer naar de Unie vs. totale uitvoer	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Bron: *GTA*

(1150) Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de markt van de Unie de belangrijkste uitvoerbestemming is voor de Chinese producenten-exporteurs en goed is voor 33,1% van de totale Chinese uitvoer van batterijvoertuigen. Andere bestemmingen zijn het Verenigd Koninkrijk (10 % van de totale Chinese uitvoer), Thailand (9 % van de totale Chinese uitvoer), de Filipijnen (7 % van de totale Chinese uitvoer) en Australië (6 % van de totale Chinese uitvoer).

([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) Het aandeel van de naar de Unie uitgevoerde batterijvoertuigen in de totale Chinese uitvoer is gestegen van 17,4 % in 2020 tot 33,1 % in het onderzoektijdvak. Hoewel de totale Chinese uitvoer van batterijvoertuigen tijdens de beoordelingsperiode verzesvoudigde, nam de uitvoer naar de Unie veel sneller toe, namelijk een vertienvoudiging tijdens dezelfde periode.

(1152) Bovendien zijn, zoals blijkt uit overweging 1120 en tabel 11, de markt van de VS en de markt van de Unie de grootste markten voor personenauto's na de VRC, terwijl de markt van de VS wordt afgeschermd van de invoer van Chinese batterijvoertuigen door hoge invoerrechten, zoals toegelicht in overweging 1121. Andere markten zoals het Verenigd Koninkrijk, Japan en Zuid-Korea zijn relatief kleine markten in vergelijking met de markt van de Unie (zie tabel 11) en daarom is de absorptiecapaciteit van deze derde landen beperkt. Ten slotte kennen de markten van andere derde landen, zoals de VS en Turkije, ook handelsbelemmeringen voor de invoer van Chinese batterijvoertuigen, zoals wordt toegelicht in overweging 1121.

e) *Conclusie*

(1153) Op basis van het bovenstaande concludeerde de Commissie dat aanzienlijke volumes van de bestaande overtollige productiecapaciteit van batterijvoertuigen de komende maanden en jaren op de markt van de Unie gericht zullen blijven worden. De huidige overcapaciteit en de ontoereikende absorptiecapaciteit van de markten van derde landen of de binnenlandse markt in de VRC wijzen erop dat de gesubsidieerde Chinese uitvoer naar de Unie waarschijnlijk nog aanzienlijk zal toenemen.

5.5. **Prijsniveau van de invoer met subsidiëring**

(1154) De batterijvoertuigen uit de VRC die de markt van de Unie hebben bereikt in het onderzoektijdvak, werden ingevoerd tegen aanzienlijk lagere prijzen dan de prijzen die door de bedrijfstak van de Unie worden gerekend. Zoals uiteengezet in overweging 1029, stelde de Commissie gewogen gemiddelde prijsonderbiedingsmarges voor het onderzoektijdvak vast van 12,7 % op basis van een vergelijking per type in hetzelfde handelsstadium. Verder was, zoals uiteengezet in overweging 1033, de verkoopprijs van de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs 30 % lager dan de gewogen gemiddelde productiekosten van de bedrijfstak van de Unie.

(1155) Rekening houdend met de aard van de markt van de Unie, die zeer transparant en prijsgevoelig is, en het prijsniveau van de invoer met subsidiëring bij toenemende volumes, zal deze invoer waarschijnlijk verder doordringen tot de markt van de Unie en een aanzienlijke prijsdruk blijven uitoefenen op de producenten in de Unie in een tijd waarin de bedrijfstak van de Unie bijzonder kwetsbaar is nu de markt overschakelt van de productie van voertuigen met verbrandingsmotor naar die van batterijvoertuigen.

(1156) Daarnaast heeft de Commissie vastgesteld dat er sprake was van een verhindering van prijsverhogingen. Tijdens de beoordelingsperiode verkocht de bedrijfstak van de Unie zelfs onder de productiekosten. Als gevolg van de aanzienlijke prijsdruk die werd veroorzaakt door de laaggeprijsde invoer met subsidiëring vanuit de VRC werd de bedrijfstak van de Unie ervan weerhouden zijn verkoopprijzen te verhogen om de streefwinst te behalen, wat resulteerde in een verlies.

5.6. **Voorraadniveaus**

(1157) Het voorraadniveau van de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs wordt uitvoerig beschreven in overweging 1017, waaruit blijkt dat de Chinese producenten-exporteurs aan het einde van het onderzoektijdvak aanzienlijke voorraden batterijvoertuigen in de Unie hadden (4,3 % van het verbruik op de markt van de Unie (registraties) in het onderzoektijdvak of ongeveer 19 % van het aantal registraties na invoer uit de VRC). Dergelijke grote hoeveelheden onmiddellijk beschikbare batterijvoertuigen zijn duidelijk voornamelijk bedoeld voor verkoop op de markt van de Unie.

(1158) Verder zijn er in de pers berichten verschenen over congestie van vanuit de VRC ingevoerde batterijvoertuigen die in de havens van de Unie staan opgeslagen vanwege logistieke problemen bij het verdere vervoer ([491]). Bovendien zijn er in mei 2024 meldingen geweest van aanzienlijke voorraden Chinese batterijvoertuigen van SAIC, BYD, Nio, XPeng, Lynk & Co, Omoda en Hongqi (130 000 batterijvoertuigen) in de Belgische havens ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. Li, G., *European ports turned into 'car parks' as vehicle imports pile up* ("Europese havens veranderen in "parkeerterreinen" door opstapeling van ingevoerde voertuigen"), Financial Times, 9 april 2024, https://on.ft.com/43OrRc7.

([492]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers.

(1159) De aanwezigheid van deze voorraden onderstreept de acute aard van de dreiging van schade voor de producenten in de Unie.

5.7. Te voorziene en ophanden zijnde verandering van omstandigheden

(1160) Artikel 8, lid 8, van de basisverordening stelt het volgende: "[…] de verandering van omstandigheden waardoor een situatie zou ontstaan waarin de subsidie schade zou veroorzaken, moet duidelijk zijn te voorzien en moet ophanden zijn."

(1161) Alle hierboven genoemde factoren werden onderzocht en geverifieerd met betrekking tot het onderzoektijdvak.

(1162) Tijdens de beoordelingsperiode steeg het volume van de Chinese invoer exponentieel, meer dan vijf keer ten opzichte van het begin van de beoordelingsperiode. Deze invoer oefende een aanzienlijke druk uit op de prijzen, zoals blijkt uit de vastgestelde prijsonderbieding en verhindering van prijsverhoging. Ondanks het groeiende verbruik verloor de bedrijfstak van de Unie tijdens de gehele beoordelingsperiode voortdurend marktaandeel aan de invoer met subsidiëring uit de VRC en bereikte tijdens het onderzoektijdvak het laagste punt. Als gevolg daarvan werd de geleidelijke overgang van voertuigen met verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen vooral belemmerd tijdens het onderzoektijdvak. De winstgevendheid, het rendement van investeringen en de kasstroom verslechterden in het onderzoektijdvak.

(1163) Als deze trend aanhoudt, zal de bedrijfstak van de Unie niet in staat zijn om de productie van batterijvoertuigen te verhogen zoals nodig is in het kader van de overgang van de markt van de Unie van voertuigen met verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen, en zal de situatie van de bedrijfstak onmiddellijk veranderen in een situatie met aanmerkelijke schade. Bovendien is de Chinese reservecapaciteit voor batterijvoertuigen, zoals toegelicht in de overwegingen 1126 en 1127, ten minste 2,2 keer zo groot als het verbruik in de Unie, die niet kan worden geabsorbeerd door de binnenlandse Chinese vraag, zoals toegelicht in overweging 1148, of door andere grote Chinese uitvoermarkten, gezien de hoge toegangsbelemmeringen en de omvang van die uitvoermarkten, zoals toegelicht in de overwegingen 1120 en 1121. Bovendien zijn er bewijzen dat Chinese producenten-exporteurs van plan zijn om hun aanwezigheid op de markt in belangrijke EU-landen in de zeer nabije toekomst verder te vergroten, onder andere door nieuwe modellen op de markt te brengen. Ten slotte moedigt het beleid van de VRC een verdere stijging van de uitvoer op korte termijn aan.

(1164) Uit de bovenstaande feiten en elementen blijkt dat de invoer met subsidiëring verder zal toenemen en dat de bedrijfstak van de Unie bijgevolg zeer waarschijnlijk op korte termijn schade zal lijden.

5.8. Argumenten van partijen

(1165) Onderneming 24 stelde dat verschillende producenten in de Unie naar verwachting in de komende jaren meer betaalbare modellen batterijvoertuigen zullen lanceren en dat een sterkere aanwezigheid van de producenten in de Unie in de lager geprijsde segmenten daarom een neerwaartse druk zal uitoefenen op een mogelijke toename van het marktaandeel van de Chinese producenten. Verder stelde onderneming 24 dat de producenten in de Unie in dit proces zullen worden geholpen door het traditionele concurrentievoordeel dat de bedrijfstak heeft opgebouwd gedurende tientallen jaren succesvolle concurrentie in de Unie en op de wereldmarkt voor personenvoertuigen. Onderneming 24 verklaarde ook dat de sector van de personenauto's sterk werd beïnvloed door factoren zoals merk en loyaliteit alsook wederverkoopwaarde, en dat deze factoren lange tijd belangrijke belemmeringen zijn geweest voor Chinese nieuwkomers op de markt van de Unie en dat dit in de toekomst zo zal blijven. Onderneming 24 voerde tevens aan dat, in tegenstelling tot de Chinese producenten-exporteurs, de bedrijfstak van de Unie een sterke positie op de markt van de Unie innam wat betreft dealernetwerken en aftersalesdiensten, wat de verkoop op de markt van de Unie vergemakkelijkt.

(1166) Terwijl de bedrijfstak van de Unie van plan is meer modellen batterijvoertuigen voor de markt van de Unie te lanceren tegen verschillende prijzen, wordt verwacht dat de Chinese producenten-exporteurs op deze nieuwe modellen batterijvoertuigen zullen inspelen en soortgelijke batterijvoertuigen tegen nog lagere prijzen zullen aanbieden, zoals ook tijdens het onderzoektijdvak is gebeurd, zoals uiteengezet in overweging 1029. Zoals uiteengezet in overweging 1037 had de bedrijfstak van de Unie een traditioneel concurrentievoordeel op de markt voor voertuigen met een verbrandingsmotor. In het verleden hadden de Chinese producenten van voertuigen met een verbrandingsmotor geen succes op de markt van de Unie omdat de door de producenten in de Unie vervaardigde voertuigen met een verbrandingsmotor technologisch geavanceerder waren en aan strengere normen voldeden dan de Chinese voertuigen met een verbrandingsmotor, vooral wat betreft de veiligheid. De situatie met betrekking tot de bedrijfstak van batterijvoertuigen is echter anders, aangezien de producenten in de Unie zich nog in de beginfase bevinden om technologie voor batterijvoertuigen op te bouwen, terwijl de ontwikkeling van dergelijke technologie in de VRC enkele jaren geleden is begonnen en ondertussen vergevorderd is. Zoals uiteengezet in overweging 1037 is wat betreft de loyaliteit van afnemers en wat betreft

merken, de snelle groei van Tesla een duidelijk voorbeeld dat de merkwaarde die is opgebouwd met voertuigen met een verbrandingsmotor, of het ontbreken daarvan, van marginaal belang is bij het succes en de macht om de prijzen te bepalen op de markt van batterijvoertuigen. Met name gezien de EU-doelstelling om tegen 2035 voertuigen met een verbrandingsmotor te hebben vervangen door batterijvoertuigen, zoals toegelicht in overweging 1222, is het zeer waarschijnlijk dat consumenten uit het midden- en lagere segment zullen overstappen op de lager geprijsde Chinese batterijvoertuigen. Wat de dealers betreft, zijn de Chinezen bezig met het opbouwen van dealernetwerken en doen ze hun voordeel met onlineverkoop, wat voor Tesla al een succesvolle strategie is gebleken. Het argument werd derhalve afgewezen.

5.9. **Conclusie**

(1167) Gezien de analyse van alle hierboven vermelde feiten en bewijzen heeft de Commissie geconcludeerd dat er een dreiging van aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Unie is die duidelijk te voorzien en op handen is.

(1168) De huidige situatie van de bedrijfstak van de Unie, waar de verkoop die nodig is om de hoge investeringen terug te verdienen die nodig zijn in de overgangsmarkt, niet kan plaatsvinden, zal waarschijnlijk verder verslechteren door de voortdurende invoer met subsidiëring van batterijvoertuigen uit de VRC, die gestaag en in een aanzienlijk tempo is toegenomen tegen onderboden en onderdrukte prijzen, en door de specifieke gerichtheid van de Chinese overheid op de markt van de Unie, gezien het feit dat de markt van de Unie de enige grote open wereldmarkt is. Deze op handen zijnde aanmerkelijke schade zal de toename van de productie en verkoop van batterijvoertuigen door de bedrijfstak van de Unie verder in gevaar brengen, in lijn met de overgang van de markt van de Unie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen.

(1169) Bovendien is de verandering van omstandigheden die anders tot een dergelijk optreden van de schade op korte termijn voor de bedrijfstak van de Unie zou leiden, duidelijk. Zoals aangetoond in de overwegingen 1157 en 1158 hebben de Chinese producenten-exporteurs grote voorraden onmiddellijk beschikbare batterijvoertuigen in de Unie, die duidelijk bestemd zijn voor verkoop op de markt van de Unie. Bovendien heeft, zoals uiteengezet in de overwegingen 1126 en 1127, een groot aantal Chinese producenten-exporteurs aangekondigd van plan te zijn verschillende nieuwe modellen batterijvoertuigen op de markt van de Unie te brengen en hun aanwezigheid op de markt van de Unie uit te breiden door op korte termijn de markt van meer EU-lidstaten te betreden. Uit deze aankondigingen blijkt duidelijk de belangstelling van de Chinese producenten-exporteurs voor de markt van de Unie. Als er geen compenserende maatregelen worden genomen, zullen deze elementen zeer waarschijnlijk tot aanzienlijke verliezen voor de bedrijfstak van de Unie leiden. Dat dergelijke feiten op korte termijn tot aanmerkelijke schade kunnen leiden, blijkt duidelijk uit de omkering van de trend in de winstgevendheid die voor de bedrijfstak van de Unie aan het eind van de beoordelingsperiode begon te verslechteren, naast het voortdurend krimpende marktaandeel gedurende de hele beoordelingsperiode. Al die elementen staven de voorlopige bevinding dat er schade dreigt overeenkomstig artikel 8, lid 8, van de basisverordening.

6. **OORZAKELIJK VERBAND**

6.1. **Gevolgen van de invoer met subsidiëring**

(1170) Zoals blijkt uit de tabellen 2a en 2b hebben de invoer van Chinese batterijvoertuigen en de registraties van batterijvoertuigen na invoer hun marktaandeel in de Unie in de beoordelingsperiode sterk vergroot. In die periode steeg het marktaandeel van de invoer van 3,9 % in 2020 tot 25,0 % in het onderzoektijdvak en steeg het Chinese aandeel in de registraties van 3,5 % tot 22,8 %.

(1171) In de overwegingen 1023 tot en met 1032 toonde de Commissie aan dat de Chinese invoer gedurende het onderzoektijdvak de invoer uit de VRC de prijzen van de bedrijfstak van de Unie met ten minste 12,7 % onderbood. De Commissie stelde ook vast dat de invoer uit de VRC de prijzen van de bedrijfstak van de Unie tijdens de beoordelingsperiode drukte.

(1172) Door de aanzienlijke toename van de invoer met subsidiëring van Chinese batterijvoertuigen tegen prijzen die onder die van de bedrijfstak van de Unie lagen, verloor de bedrijfstak van de Unie tijdens het onderzoektijdvak marktaandeel en kon de bedrijfstak zelfs niet verkopen tegen prijzen die ten minste kostendekkend waren. De Commissie heeft derhalve geconcludeerd dat deze invoer met subsidiëring een negatief effect had op de situatie van de bedrijfstak van de Unie.

(1173) Bovendien zijn er, zoals beschreven in afdeling 5, veel factoren die aantonen dat de Chinese producenten van batterijvoertuigen een toenemende dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie vormen. De Chinese producenten van batterijvoertuigen hebben aanzienlijke voorraden batterijvoertuigen in de Unie die klaar staan om op de markt van de Unie te worden verkocht. Bovendien is er een aanzienlijke en groeiende reservecapaciteit in de VRC, die beschikbaar is voor uitvoer. Zoals aangetoond in overweging 1121 hebben de Verenigde Staten, de enige andere belangrijke uitvoermarkt voor de VRC, maatregelen ingesteld die een stijging van de invoer duidelijk zullen ontmoedigen. De Unie is daarmee de aantrekkelijkste bestemming voor de Chinese uitvoer geworden.

(1174) Bovendien is het duidelijk dat de toename van de uitvoer naar de Unie zal aanhouden en in de nabije toekomst verder zal toenemen, zoals uiteengezet in de overwegingen 1111 tot en met 1138. Deze op handen zijnde toename van uitvoer naar de Unie zal het vermogen van de bedrijfstak van de Unie om zijn verkoopniveaus te vergroten, zijn marktaandeel te behouden en zijn investeringen veilig te stellen door een redelijk rendement op zijn investeringen mogelijk te maken, verder aantasten.

(1175) Daarom was de Commissie voorlopig van oordeel dat door de invoer met subsidiëring van Chinese batterijvoertuigen voor de bedrijfstak van de Unie een dreiging van aanmerkelijke schade ontstaat.

6.2. **Andere bekende factoren**

(1176) Overeenkomstig artikel 8, lid 6, van de basisverordening heeft de Commissie ook onderzocht of andere bekende factoren, afzonderlijk of gezamenlijk, het oorzakelijke verband tussen de invoer met subsidiëring en de voorlopig vastgestelde dreiging van schade zodanig kunnen verzwakken dat dit oorzakelijke verband niet langer reëel en aanzienlijk zou zijn.

6.2.1. *Invoer uit derde landen*

(1177) Naast de invoer uit de VRC had de invoer uit Zuid-Korea, het Verenigd Koninkrijk, Mexico, Japan en de Verenigde Staten tijdens het onderzoektijdvak een marktaandeel van meer dan 1 %. De hoeveelheid invoer en het marktaandeel, evenals de gemiddelde invoerprijzen uit deze derde landen ontwikkelden zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt:

Tabel 17

Invoer uit derde landen

Land		2020	2021	2022	Onderzoektijdvak
Zuid-Korea	Hoeveelheid (stuks)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Index	*100*	*126*	*111*	*160*
	Marktaandeel	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Index	*100*	*78*	*53*	*53*
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Index	*100*	*108*	*117*	*128*
Verenigd Koninkrijk	Hoeveelheid (stuks)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Index	*100*	*197*	*244*	*395*
	Marktaandeel	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Index	*100*	*121*	*117*	*132*
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Index	*100*	*97*	*97*	*96*

Land		2020	2021	2022	Onderzoektijdvak
Mexico	Hoeveelheid (stuks)	291	29 090	25 484	31 310
	Index	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Marktaandeel	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Index	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Index	*100*	*91*	*92*	*100*
Japan	Hoeveelheid (stuks)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Index	*100*	*81*	*188*	*483*
	Marktaandeel	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Index	*100*	*49*	*90*	*161*
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Index	*100*	*119*	*157*	*156*
Verenigde Staten	Hoeveelheid (stuks)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Index	*100*	*50*	*7*	*35*
	Marktaandeel	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Index	*100*	*31*	*4*	*12*
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Index	*100*	*93*	*219*	*192*
Andere landen	Hoeveelheid (stuks)	849	1 332	2 307	1 564
	Index	*100*	*157*	*272*	*184*
	Marktaandeel	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Index	*100*	*96*	*130*	*61*
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Index	*100*	*68*	*87*	*131*
Totaal van alle landen behalve de VRC	Hoeveelheid (stuks)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Index	*100*	*119*	*102*	*166*
	Marktaandeel	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Index	*100*	*73*	*49*	*55*
	Gemiddelde prijs (EUR/stuk)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Index	*100*	*105*	*114*	*123*

Bron: douanegegevens van de lidstaten

(1178) De invoer uit Zuid-Korea nam in de beoordelingsperiode toe van ongeveer 56 000 tot ongeveer 90 000, maar het marktaandeel van deze invoer daalde van 10,2 % in 2020 tot 5,5 % in het onderzoektijdvak. Bovendien stegen de gemiddelde invoerprijzen en lagen ze gemiddeld boven de Chinese invoerprijs.

(1179) De invoer uit het Verenigd Koninkrijk steeg in de beoordelingsperiode van ongeveer 20 000 naar ongeveer 77 000. Hoewel de gemiddelde prijs ervan in deze periode licht daalde, bleef het marktaandeel relatief stabiel en steeg het in de beoordelingsperiode niet boven de 5 %. Hoewel de gemiddelde prijs bij invoer uit het Verenigd Koninkrijk in 2020 en 2022 iets onder de prijs bij invoer uit de VRC lag (respectievelijk 3,0 % en 0,1 %), lag deze in 2021 en in het onderzoektijdvak boven de prijzen bij invoer uit de VRC (respectievelijk 7,8 % en 4,0 %).

(1180) De invoer uit Mexico, Japan en de VS bedroeg tijdens het onderzoektijdvak elk minder dan 2 % van het marktaandeel. Bovendien lagen de gemiddelde invoerprijzen, behalve voor Japan in 2020 en 2021, tijdens de gehele beoordelingsperiode ruim boven de gemiddelde invoerprijs van de Chinese invoer.

(1181) De invoer uit alle overige landen was verwaarloosbaar.

(1182) Op basis van bovenstaande analyse is de Commissie tot de voorlopige conclusie gekomen dat de invoer uit andere derde landen het oorzakelijk verband tussen de invoer met subsidiëring en de dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie tijdens het onderzoektijdvak niet heeft afgezwakt.

6.2.2. *Uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie*

(1183) De uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie ontwikkelde zich als volgt:

Tabel 18

Uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie

	2020	2021	2022	Onderzoektijd-vak
Uitvoervolume (stuks)	190 101	291 766	454 555	632 256
Index	*100*	*153*	*239*	*333*
Prijzen van de uitvoer	42 374	40 082	47 723	47 482
Index	*100*	*95*	*113*	*112*

Bron: Eurostat (GN-code 8703 80 10)

(1184) De uitvoer van batterijvoertuigen van de bedrijfstak van de Unie is in de beoordelingsperiode met 233 % gestegen. Dit was een grotere stijging in vergelijking met de verkoop door de bedrijfstak van de Unie op de markt van de Unie, zoals blijkt uit tabel 5.

(1185) De gemiddelde uitvoerprijs van de bedrijfstak van de Unie lag boven de productiekosten, zoals blijkt uit tabel 7.

(1186) Daarom werd voorlopig geconcludeerd dat de uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie het oorzakelijk verband tussen de invoer met subsidiëring en de dreiging van schade niet hebben afgezwakt.

6.2.3. *Vraaggerelateerde factoren*

(1187) Belangrijke factoren die de vraag naar batterijvoertuigen beïnvloeden, zijn laadtijd, beschikbaarheid van laadinfrastructuur, de daarmee samenhangende bezorgdheid over de actieradius, en de verordening betreffende koolstofemissies van voertuigen in overweging 1223.

(1188) De verkoop van batterijvoertuigen en de laadcapaciteit van batterijvoertuigen zijn positief gecorreleerd en de laadcapaciteit van batterijvoertuigen is een cruciaal element ter ondersteuning van een groei van de verkoop van batterijvoertuigen op de markt van de Unie.

(1189) Onderneming 24 stelde dat het gebrek aan voldoende openbare laadinfrastructuur een belangrijke belemmering bleef voor een groter gebruik van batterijvoertuigen door consumenten in de Unie en een belangrijke beperking vormde voor de vraag onder consumenten, wat in het nadeel werkte van de bedrijfstak van de Unie. Onderneming 24 stelde ook dat verwacht werd dat de markt van batterijvoertuigen in de Unie de komende jaren aanzienlijk zou groeien.

(1190) De Commissie merkte op dat onderneming 24 tegenstrijdige argumenten aanvoerde, door enerzijds te beweren dat er factoren waren die de vraag naar batterijvoertuigen in de Unie aanzienlijk beperkten, zoals de laadinfrastructuur, en anderzijds dat de vraag snel toenam en dat de markt voor batterijvoertuigen in de Unie naar verwachting aanzienlijk zou groeien. De Commissie was het ermee eens dat, gezien de ambitieuze doelstellingen van de Unie en de relevante EU-verordeningen, verwacht kan worden dat de markt voor batterijvoertuigen in de Unie de komende jaren snel zal groeien. Gelet op het gebrek aan andere rijpe technologieën voor emissievrije aandrijving kan worden verwacht dat de markt voor batterijvoertuigen zich uiterlijk in 2035 op hetzelfde niveau zal bevinden als dat van de huidige totale markt voor personenauto's.

(1191) Bovendien merkte de Commissie op dat er snelle vorderingen worden gemaakt bij het aanpakken van eventuele knelpunten met betrekking tot het opladen, thuis, in een particuliere laadzone (zoals bij een bedrijf of op een parkeerplaats) of via een openbaar laadpunt. In de Unie neemt de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, zowel openbaar toegankelijk als particulier, sterk toe, wat zowel blijkt uit het geïnstalleerd vermogen als uit het aantal laadpunten. Eind 2022 waren er in de Unie 475 000 openbare laadpunten met een geïnstalleerd vermogen van 5,1 kW per batterijvoertuig. Het geïnstalleerd vermogen voor particuliere laadinfrastructuur bedroeg in de Unie 8,0 kW per batterijvoertuig. De totale voorraad laadinfrastructuur in de Unie zal uiterlijk in 2030 zijn toegenomen tot 35 miljoen laadpunten ([493]).

(1192) Bovendien heeft de EU de verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen ([494]) vastgesteld die vereist dat alle nationale wegen en snelwegen in de Unie uiterlijk in 2025 zijn uitgerust met openbare laadpunten, in overeenstemming met het aantal elektrische auto's dat tegen die tijd op de weg rijdt. Volgens deze verordening moeten er om de zestig kilometer laadpunten beschikbaar zijn langs belangrijke snelwegen in de EU, waarbij i) uiterlijk 31 december 2025 elke laadpool een laadvermogen van ten minste 400 kW heeft en ten minste één laadpunt met een afzonderlijk laadvermogen van ten minste 150 kW; uiterlijk op 31 december 2027 elke laadpool een laadvermogen van ten minste 600 kW levert en ten minste twee laadpunten met een individueel laadvermogen van ten minste 150 kW omvat. De verordening voorziet ook in verplichte nationale streefcijfers op basis van het wagenpark, zoals het vereiste om via openbaar toegankelijke laadstations een totaal vermogen van ten minste 1 kW te leveren voor elk elektrisch licht bedrijfsvoertuig op batterijen.

(1193) De vraag naar batterijvoertuigen op de markt van de Unie is in de beoordelingsperiode snel gestegen. In tabel 1 is te zien dat zowel het zichtbaar als het daadwerkelijk verbruik in die periode met meer dan 180% is gestegen. Naar verwachting zullen de ontwikkelingen op het gebied van batterijtechnologieën de actieradius verder vergroten en de laadtijd beperken, en zal de beschikbaarheid van openbare en particuliere laadinfrastructuur blijven verbeteren, waardoor deze vraagbeperkende factoren geleidelijk zullen verdwijnen. Daarom wordt, gelet op de verplichte emissiedoelstellingen voor nieuwe verkopen op de markt van de Unie (en aanzienlijke boetes voor niet-naleving) die in de EU-verordeningen zijn vastgelegd, zoals toegelicht in de overwegingen 1222 en 1223, verwacht dat de vraag in de toekomst zal blijven toenemen.

(1194) Bij de voortschrijdende overgang van voertuigen met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen is het van wezenlijk belang dat de bedrijfstak van de Unie zijn schaalvoordelen kan behouden door voldoende verkoopvolumes en marktaandeel in stand te houden. Hierdoor kan de bedrijfstak van de Unie zijn kosten terugverdienen en voldoende winstgevendheid genereren voor noodzakelijke investeringen. Dit is des te belangrijker in de huidige fase, waarin de markt van de Unie voor batterijvoertuigen nog niet volgroeid is maar zich nog ontwikkelt.

(1195) De tabellen 2a en 2b laten echter zien dat de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen in een onhoudbaar tempo marktaandeel verliest. Uit de beoordeling in afdeling 5 blijkt verder dat dit verlies van marktaandeel zich zal voortzetten tot eind 2026. Hoewel de vraagbeperkende factoren in het verleden van invloed kunnen zijn geweest, vormt de recente en op handen zijnde marktpenetratie van de Chinese invoer met subsidiëring, zoals aangetoond in afdeling 6.1, derhalve voor de bedrijfstak van de Unie de grootste bedreiging in de nabije toekomst voor de succesvolle overgang van de markt van de Unie naar batterijvoertuigen.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/.

([494]) Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1).

(1196) Gezien het bovenstaande was de Commissie voorlopig van oordeel dat vraagbeperkende factoren, met name de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, het voorlopig vastgestelde oorzakelijk verband tussen de invoer met subsidiëring en de dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie tijdens het onderzoektijdvak niet afzwakken. Het argument werd derhalve afgewezen.

6.2.4. *Concurrentievermogen van de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen*

(1197) De CCCME stelde dat de afhankelijkheid van producenten van batterijvoertuigen in de Unie van derde landen voor de levering van batterijen en andere onderdelen hun concurrentievermogen in het algemeen aantastte. De CCCME en onderneming 24 voerden aan dat het gebrek aan verticale integratie van de producenten in de Unie en hun afhankelijkheid van batterijen uit derde landen tot hogere batterij- en andere productiekosten leiden. Bovendien verklaarden de CCCME en onderneming 24 dat de negatieve effecten, die voortvloeien uit het gebrek aan verticale integratie, werden versterkt door andere factoren die geen verband houden met de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC, zoals i) verstoringen van de toeleveringsketen als gevolg van de COVID-19-pandemie en de oorlog tussen Rusland en Oekraïne, ii) gestegen grondstofkosten, iii) tekorten aan cruciale onderdelen zoals halfgeleiders en iv) hoge energieprijzen. Onderneming 24 stelde ook dat de bedrijfstak van de Unie niet op tijd investeerde in de toeleveringsketen voor elektrische batterijen en zich concentreerde op auto's met een verbrandingsmotor, waar ze een concurrentievoordeel hadden, en pas onlangs is gaan investeren in de markt van batterijvoertuigen.

(1198) De Commissie merkte op dat de voordelen van verticale integratie hoofdzakelijk betrekking hadden op BYD en niet op alle Chinese producenten-exporteurs. De bedrijfstak van de Unie bestaat uit ondernemingen die batterijen op de wereldmarkt inkopen en andere ondernemingen die in de productie van batterijen investeren. De productiecapaciteit van de bedrijfstak van de Unie voor batterijen neemt zelfs voortdurend toe.

(1199) Bovendien hebben de Chinese producenten-exporteurs weliswaar voordelen ontwikkeld bij de levering van batterijen en belangrijke grondstoffen voor batterijen, maar deze voordelen zijn grotendeels verkregen door subsidiëring, zoals in afdeling 3.7.2 wordt aangetoond. Daarom zwakken de vermeende concurrentievoordelen het oorzakelijk verband tussen de invoer met subsidiëring en de dreiging van schade niet af.

(1200) Verstoringen van de productieketen en andere factoren die de prijzen van grondstoffen en energie opdrijven, waren wereldwijde kwesties die niet alleen op de bedrijfstak van de Unie van toepassing waren en daarom is er geen specifiek concurrentienadeel voor de bedrijfstak van de Unie in het algemeen. Bovendien waren dit kwesties die hoofdzakelijk betrekking hadden op de beoordelingsperiode en de CCCME en onderneming 24 voerden niet aan of onderbouwden niet in welke mate dergelijke factoren een effect zouden hebben op de situatie van de bedrijfstak van de Unie in de komende jaren.

(1201) Gezien de bevindingen van de Commissie in de vorige overwegingen werden deze argumenten dan ook afgewezen.

6.2.5. *Concurrentie tussen auto's met een verbrandingsmotor en batterijvoertuigen*

(1202) Onderneming 24 en de CCCME voerden aan dat de concurrentie tussen voertuigen met een verbrandingsmotor en batterijvoertuigen moet worden onderzocht als een oorzakelijke factor. Noch de CCCME noch onderneming 24 heeft dit argument echter verder toegelicht of uitgewerkt.

(1203) De doelstellingen van de emissiewetgeving van de Unie zullen ervoor zorgen dat de bedrijfstak van de Unie snel overgaat op batterijvoertuigen, zoals uiteengezet in overweging 1223. Daarom zullen, hoewel er momenteel op de markt van de Unie concurrentie is tussen voertuigen met verbrandingsmotor en batterijvoertuigen, de productie en verkoop van voertuigen met verbrandingsmotor geleidelijk afnemen, tegelijkertijd met de toename van de productie en verkoop van batterijvoertuigen in overeenstemming met de emissiedoelstellingen van de EU. Daarom zal de concurrentie tussen voertuigen met een verbrandingsmotor en batterijvoertuigen ook geleidelijk afnemen ten gunste van de verkoop van batterijvoertuigen.

(1204) Gezien het bovenstaande was de Commissie voorlopig van oordeel dat het effect van concurrentie met de verkoop van voertuigen met een verbrandingsmotor het voorlopig vastgestelde oorzakelijk verband tussen de invoer met subsidiëring en de dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie tijdens het onderzoektijdvak niet afzwakt. Het argument werd derhalve afgewezen.

6.2.6. *Gebrek aan schaalvoordelen en startende ondernemingen*

(1205) De CCCME voerde aan dat het gebrek aan schaalvoordelen van producenten van batterijvoertuigen in de Unie waarschijnlijk tot hogere kosten leidt. Verder voerde zij aan dat bepaalde producenten in de Unie, zoals e.Go, zich baseren op het concept van de microfabriek en geen schaalvoordelen kunnen behalen zoals met gigafabrieken en grote productie-installaties. Verder voerde de CCCME aan dat bepaalde producenten in de Unie, zoals Fisker en e.Go, pas zijn begonnen met de productie van batterijvoertuigen en dat de Commissie daarom in haar analyse ook rekening moet houden met de opstartsituatie van bepaalde producenten in de Unie.

(1206) De door de Commissie gevolgde methode houdt in dat oorzakelijke factoren worden beoordeeld in verhouding tot hun gevolgen voor de gehele bedrijfstak van de Unie. Louter het bestaan van factoren die betrekking hebben op een klein deel van de bedrijfstak van de Unie werd niet representatief geacht voor de bedrijfstak van de Unie als geheel en daarom werd voorlopig geconcludeerd dat het oorzakelijke verband tussen de invoer met subsidiëring en de voorlopig vastgestelde dreiging van schade daardoor niet werd afgezwakt. Ten aanzien van de bedrijfstak van de Unie in bredere zin oordeelde de Commissie dat juist de invoer uit de VRC de vooruitzichten van de bedrijfstak van de Unie bedreigt om in de nabije toekomst de nodige schaalgrootte te bereiken en winstgevend te worden. Door die invoer met subsidiëring kan de bedrijfstak van de Unie niet de verkoopdoelstellingen halen die nodig zijn om de productie dienovereenkomstig te verhogen en schaalvoordelen te behalen. Dit argument is derhalve afgewezen.

6.2.7. *Leveringskwesties*

(1207) Onderneming 24 voerde ook aan dat de bedrijfstak van de Unie niet over de capaciteit beschikte om te voldoen aan de snel stijgende vraag, die verband hield met de groene transitie.

(1208) In tegenstelling tot wat onderneming 24 beweerde, bleek uit het onderzoek dat de bedrijfstak van de Unie voldoende capaciteit heeft om batterijvoertuigen te vervaardigen en aan de vraag op de markt van de Unie te voldoen. Zoals uiteengezet in overweging 1060 werd, aangezien de bezettingsgraad in het onderzoektijdvak lager was dan 40 %, voorlopig geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie over voldoende productiecapaciteit beschikt om te voldoen aan de toekomstige stijging van de vraag naar batterijvoertuigen, en bovendien kan meer capaciteit worden overgeheveld van de productie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar de productie van batterijvoertuigen. Het argument werd derhalve afgewezen.

6.2.8. *EU-beleid betreffende biobrandstoffen*

(1209) De CCCME voerde aan dat de EU historisch gezien de voorkeur heeft gegeven aan de productie van biodiesel boven de productie van batterijvoertuigen, waardoor de productie van batterijvoertuigen weinig prioriteit heeft gekregen.

(1210) Dit argument was erg vaag en bevatte geen enkel detail om het belang van het aangevoerde punt te verduidelijken. Er zij nogmaals op gewezen dat de Commissie, zoals uiteengezet in overweging 1223, voor 2020 en de daaropvolgende jaren specifieke emissiedoelstellingen heeft ingevoerd voor alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen voor merken en groepen. Daarom verwierp de Commissie de zienswijze dat zij lage prioriteit zou geven aan de productie van batterijvoertuigen.

(1211) Bovendien concludeerde de Commissie in afdeling 5 dat de bedrijfstak van de Unie op korte termijn aanmerkelijke schade dreigt te lijden door de invoer met subsidiëring van producten van oorsprong uit de VRC. De CCCME heeft niet onderbouwd op welke wijze het biobrandstoffenbeleid van de EU de situatie van de producenten in de Unie van batterijvoertuigen de komende jaren negatief zou beïnvloeden. Dit argument is derhalve afgewezen.

6.2.9. *Invoer uit de VRC door de bedrijfstak van de Unie*

(1212) De CCCME voerde aan dat de invoer vanuit de VRC door de bedrijfstak van de Unie een factor zou kunnen zijn waardoor voor de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen een dreiging van schade ontstaat.

(1213) De Commissie heeft in overweging 998 opmerkingen gemaakt over de invoer uit China door de ondernemingen van de bedrijfstak van de Unie. Het was niet duidelijk naar welke ondernemingen in de bedrijfstak van de Unie de CCCME in haar beoordeling verwees of op welke wijze dergelijke invoer op korte termijn een dreiging van schade zou doen ontstaan. In de overwegingen 1130 tot en met 1138 worden de verwachte invoervolumes en prijsontwikkeling vanuit China in het algemeen en de invoer van groepen die in Chinese handen zijn, zoals BYD, Geely en SAIC, duidelijk toegelicht. Zoals toegelicht in tabel 12a nam het marktaandeel van de invoer van Chinese merken in het onderzoektijdvak toe van 1,9 % in 2020 tot 7,3 %. Zij concludeerde dat de grootste dreiging van schade in de komende jaren uitgaat van groepen die in Chinese handen zijn.

(1214) Gelet op de bovenstaande beoordeling en het gebrek aan duidelijkheid over de relevantie van dit argument, werd geoordeeld dat dit argument niet onderbouwd was en werd het daarom afgewezen.

6.3. **Conclusie**

(1215) De Commissie heeft een verband vastgesteld tussen de toenemende invoer van gesubsidieerde producten uit China en de dreiging van aanmerkelijke schade.

(1216) De Commissie heeft onderscheid gemaakt tussen en afzonderlijk gekeken naar de gevolgen van alle overige bekende factoren voor de situatie van de bedrijfstak van de Unie en de schade veroorzakende gevolgen van de invoer met subsidiëring vanuit de VRC.

(1217) De Commissie stelde vast dat de overige vastgestelde factoren, zoals de invoer uit derde landen, de uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie, vraaggerelateerde factoren, het concurrentievermogen van de bedrijfstak van de Unie, concurrentie tussen auto's met een verbrandingsmotor en batterijvoertuigen, het ontbreken van schaalvoordelen en startende ondernemingen, leveringskwesties, het EU-beleid inzake biobrandstoffen en de invoer uit China door de bedrijfstak van de Unie, afzonderlijk noch gezamenlijk het oorzakelijk verband afzwakten. De Chinese producenten-exporteurs profiteerden tijdens de beoordelingsperiode van bepaalde voordelen, zoals een gegarandeerde levering van batterijen en grondstoffen. De Commissie concludeerde echter niet dat er in die periode aanmerkelijke schade was geleden. In feite werd voor geen van de overige factoren overtuigend aangetoond op welke wijze dergelijke factoren op de korte termijn een dreiging voor de bedrijfstak van de Unie vormen of dat deze de duidelijke dreiging van invoer met subsidiëring uit de VRC in de komende jaren temperen.

(1218) Daarom kwam de Commissie tot de voorlopige conclusie dat bij uitblijvende maatregelen de toenemende invoer met subsidiëring vanuit de VRC een dreiging van aanmerkelijke schade vormde voor de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen.

7. **BELANG VAN DE UNIE**

(1219) Overeenkomstig artikel 31 van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of duidelijk kon worden geconcludeerd dat het niet in het belang van de Unie was om in dit geval compenserende maatregelen te nemen die overeenkomen met het totaal van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies, ondanks de vaststelling van schade veroorzakende subsidiëring. De Commissie heeft de vaststelling van het belang van de Unie gebaseerd op een beoordeling van alle betrokken belangen, waaronder die van de bedrijfstak van de Unie, importeurs, gebruikers, leveranciers en consumenten.

(1220) Opmerkingen over het belang van de Unie werden ontvangen van de Chinese overheid, de CCCME, de European Association of Automotive suppliers ("CLEPA"), de Duitse Verband der Automobilindustrie ("VDA"), de Europese staalvereniging ("Eurofer"), onderneming 31 en onderneming 29.

7.1. **Belang van de bedrijfstak van de Unie**

(1221) De auto-industrie speelt een belangrijke rol in de economie van de Unie en biedt rechtstreeks en indirect werk aan 12,9 miljoen mensen, en vertegenwoordigt daarmee 7 % van de totale werkgelegenheid in de EU. Daarvan neemt de producerende sector ongeveer 24 %, oftewel 3,1 miljoen arbeidsplaatsen, voor zijn rekening ([495]). De auto-industrie is een drijvende kracht achter de economische waardecreatie, concurrerende soevereiniteit en het maatschappelijk welzijn van Europa.

(1222) In de Europese Green Deal ([496]) heeft de Commissie als doel gesteld om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. Dit doel werd in 2021 in wetgeving omgezet met de publicatie van Verordening 2021/1119 (Europese klimaatwet) ([497]). Van alle sectoren van de economie wordt verwacht dat zij bijdragen aan het realiseren van deze emissiereducties, met inbegrip van de wegvervoersector, waar de emissies sinds 1990 zijn toegenomen. Batterijvoertuigen zijn daarom een belangrijk product voor de Unie om haar klimaatdoelen te verwezenlijken.

([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_nl.
([497]) Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

(1223) De EU heeft ook, in Verordening (EU) nr. 2019/631, die later werd gewijzigd door Verordening (EU) nr. 2023/851, voor 2020 en de daaropvolgende jaren specifieke emissiedoelstellingen ingevoerd voor alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen voor merken en groepen ([498]). Deze verordening is een belangrijk onderdeel van het Europese klimaatbeschermingsbeleid. In de verordening wordt bepaald dat vanaf 2021 de gemiddelde emissies van nieuwe personenauto's die in de Unie worden ingeschreven, voor het gehele EU-wagenpark niet hoger mogen zijn dan 95 g CO_2/km. De doelen worden vanaf 2025 aangescherpt: voor nieuwe Europese wagenparken van personenauto's is vanaf 2025 een reductie van 15 % van de CO_2-emissies vereist en vanaf 2030 een reductie van 55 %. Voor 2035 geldt een CO_2-reductiedoelstelling van 100 % voor wagenparken van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Als de betreffende doelstelling niet voor het gehele wagenpark wordt gehaald, kan de Commissie een bijdrage voor overtollige emissies opleggen van 95 euro per extra gram CO_2 per nieuw ingeschreven voertuig.

(1224) Deze doelstellingen kunnen met name worden gehaald door een toename van het aandeel elektrische voertuigen in het wagenpark. De beoogde CO_2-reductie in de Unie vormt echter een grote uitdaging voor de gehele transportsector, omdat de elektrificatie veel verder gaat dan alleen de conversie van thermische naar elektrische aandrijving en betrekking heeft op de gehele waardeketen van de elektrische voertuigen. Het is een complexe overgang waarbij de gehele keten van de auto-industrie betrokken is, van mijnbouw en chemicaliën tot productie van elektrische aandrijvingen en batterijpacks, energie, inzameling en recycling van batterijafval. Hieruit volgt dat de auto-industrie een fundamenteel transformatieproces ondergaat.

(1225) Bovendien zijn elektrische batterijen van strategisch belang voor de ontwikkeling van batterijvoertuigen. Voor fabrikanten van batterijvoertuigen is de productielocatie van elektrische batterijen van groot belang. Terwijl de elektrische cellen relatief gemakkelijk kunnen worden vervoerd en verscheept, worden deze activiteiten aanzienlijk moeilijker en duurder zodra ze in modules en vervolgens in batterijpacks worden geplaatst. Producenten van batterijvoertuigen hebben er dus baat bij om zich voor die fase van het proces in de buurt van batterijleveranciers te bevinden, of om ze zelfs zelf uit te voeren. Nabijheid en nauw contact met batterijleveranciers is ook belangrijk omdat batterijen geen kant-en-klare producten zijn, maar worden gebouwd volgens de specificaties van voertuigproducenten. Zo bepalen bijvoorbeeld de grootte en functionaliteiten van een batterijvoertuig welk type batterij er nodig is, wat weer van invloed is op de samenstelling van de grondstoffenmix aan het begin van het proces (wat op zijn beurt potentiële efficiëntieverbeteringen oplevert voor verticaal geïntegreerde marktspelers). Terwijl producenten van batterijvoertuigen in de Unie in de beoordelingsperiode afhankelijk waren van de invoer van batterijen, voornamelijk uit de VRC, hebben de autofabrikanten zich ertoe verbonden fors te investeren in hun eigen batterijproductiecapaciteit, meestal in samenwerkingsverbanden met gespecialiseerde spelers. Deze investeringen belopen enkele miljarden euro's, die tegen 2030 zullen worden gedaan ([499]).

(1226) Bij de overgang naar elektrificatie is het zeer riskant voor de autoproducenten in de Unie om winstgevendheid en marktaandeel te verliezen aan de invoer met subsidiëring uit de VRC, omdat dit betekent dat ze hierdoor niet in staat zullen zijn om de nodige investeringen te doen in nieuwe batterijtechnologieën die de actieradius vergroten, de laadtijd verkorten, de kosten verlagen en de veiligheid verbeteren, om daarmee deze overgang met succes te volbrengen. Anderzijds konden de Chinese ondernemingen schaalvoordelen behalen dankzij de grote subsidiebedragen van de Chinese overheid en voeren zij batterijvoertuigen uit naar de Unie tegen oneerlijke prijzen, waardoor zij marktaandeel overnemen van de bedrijfstak van de Unie, die met aanzienlijke verliezen kampt en daardoor niet in staat is om de vereiste investeringen te doen. Als de bedrijfstak van de Unie onherroepelijk schade ondervindt van Chinese invoer met subsidiëring, zal de doelstelling van elektrificatie dus niet worden gehaald en kunnen de klimaatdoelstellingen van de Europese Unie in gevaar komen.

(1227) De instelling van compenserende maatregelen zou de bedrijfstak van de Unie in staat stellen eerlijk op de markt te concurreren en voldoende batterijvoertuigen op de markt van de Unie te fabriceren en te verkopen om in de toekomst winstgevend te kunnen worden. Zoals uiteengezet in overweging 1078, is de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen een kapitaalintensieve bedrijfstak en heeft zij daarom tijd nodig om schaalvoordelen te behalen om haar vaste kosten te dekken en winstgevend te zijn. Derhalve zou de instelling van maatregelen de bedrijfstak van de Unie afschermen van een intensieve en oneerlijke prijsdruk, die anders zou worden uitgeoefend door de invoer uit de VRC.

([498]) Verordening (EU) 2023/851 van het Europees Parlement en de Raad van 19 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie (PB L 110 van 25.4.2023, blz. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1228) Als er geen compenserende maatregelen worden ingesteld, komen de investeringen die de bedrijfstak van de Unie voor batterijvoertuigen heeft gedaan voor de overgang naar elektrificatie en de in overweging 1221 genoemde banen in de autosector in gevaar als gevolg van de oneerlijke handel. De bedrijfstak van de Unie zou de overgang van de markt van de Unie van de productie van auto's met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen niet kunnen bijbenen omdat de prijzen van de Chinese invoer met subsidiëring de prijzen van de producenten van batterijvoertuigen in de Unie zouden onderbieden. Bovendien dreigt de Unie een van haar belangrijkste productiesectoren te verliezen en zou de Unie als regio achterop kunnen raken op het gebied van technologie en innovatie ten opzichte van de VRC en de VS, waardoor ze haar klimaatdoelstellingen mogelijk niet zal halen.

(1229) De VDA merkte op dat de bedrijfsactiviteiten van Chinese ondernemingen in de VRC en daarbuiten bijdragen aan het behalen van schaalvoordelen en aan de winstgevendheid op gebieden zoals productie, logistiek en O&O wereldwijd. Volgens de VDA ondersteunen deze effecten ook de ontwikkeling van de Europese auto-industrie in de bestaande wereldorde en het bedrijfsmodel.

(1230) Onderneming 24 voerde aan dat, hoewel er in het verleden vanaf de jaren tachtig bezorgdheid bestond over de intrede en het groeiende marktaandeel van de Japanse en Zuid-Koreaanse autofabrikanten in de Unie, de introductie van Japanse en Zuid-Koreaanse producten de producenten in de Unie motiveerde tot inspanningen op het gebied van aanpassing, innovatie en efficiëntie. Bovendien hebben de Japanse en Zuid-Koreaanse producenten productie in de Unie opgezet, zijn ze deel gaan uitmaken van de bedrijfstak van de Unie en hebben zij zo rechtstreeks bijgedragen aan de ontwikkeling en vooruitgang ervan. Onderneming 24 voerde verder aan dat hetzelfde verwacht kan worden van de Chinese producenten van batterijvoertuigen.

(1231) De Commissie verwierp dit argument, aangezien er fundamentele verschillen zijn tussen de opkomst van de Zuid-Koreaanse en Japanse autoproducenten in de afgelopen jaren en de huidige Chinese OEM's. De Zuid-Koreaanse en Japanse OEM's concurreerden met name op het gebied van auto's met een verbrandingsmotor met OEM's uit de Unie, die al geruime tijd ervaring en toeleveringsketens hadden. Daarentegen is de dominante positie van de VRC op het gebied van de productie van elektrische batterijen een belangrijke factor wat betreft de concurrentie tussen Chinese producenten van batterijvoertuigen en producenten van batterijvoertuigen in de Unie. De producenten in de Unie bouwen momenteel hun batterijclusters voor de markt van de Unie met aanzienlijke investeringen en kosten en bevinden zich daarom in een heel andere positie dan in de tijd van de toegenomen invoer van auto's uit Japan en Zuid-Korea. Bovendien hadden de Koreaanse en Japanse producenten in het verleden voornamelijk toegang tot de markt van de Unie via dealernetwerken, wat hoge kosten met zich meebracht en tijd kostte om op te bouwen. Momenteel is het echter gemakkelijker voor de Chinese producenten-exporteurs om de consument rechtstreeks te benaderen, zonder dat er een tussenhandelaar bij aan te pas komt, via modellen voor aankoop en rechtstreekse verkoop van auto's online, die steeds meer worden toegepast. Ten slotte moesten de producenten in de Unie in het verleden concurreren met slechts een klein aantal Zuid-Koreaanse en Japanse producenten, terwijl er tijdens het onderzoektijdvak, zoals uiteengezet in overweging 1125, meer dan veertien Chinese producenten van batterijvoertuigen op de markt van de Unie aanwezig waren. Het argument werd derhalve afgewezen.

(1232) De Chinese overheid voerde aan dat het niet in het belang van de Unie was om compenserende maatregelen in te stellen, aangezien de bedrijfstak van de Unie niet over voldoende capaciteit beschikte om batterijvoertuigen te produceren voor de volledige vraag naar batterijvoertuigen in de Unie.

(1233) Uit het onderzoek bleek dat de bedrijfstak van de Unie voldoende capaciteit heeft om batterijvoertuigen te produceren en aan de vraag in de Unie te voldoen, zoals uiteengezet in overweging 1060. Het argument werd derhalve afgewezen.

(1234) De Commissie stelde vast dat de overgang van de productie van auto's met een verbrandingsmotor naar batterijvoertuigen in gevaar zou komen door de exponentiële toename van de invoer van producten met subsidiëring, waardoor een dreiging van aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Unie zou ontstaan. Blootstelling van de bedrijfstak van de Unie aan een massale toename van oneerlijk geprijsde invoer uit de VRC, waarbij de verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Unie worden onderboden, en het snel groeiende marktaandeel van die invoer zullen een aanzienlijk negatief effect hebben op de situatie van de bedrijfstak van de Unie in de vorm van een daling van verkoopvolume en marktaandeel en zullen de winstgevendheid snel doen afnemen, met aanzienlijke verliezen en daarmee ook verlies van investeringen tot gevolg. Dit zal onvermijdelijk leiden tot sluiting van productielocaties in de Unie en massaal verlies van werkgelegenheid. Derhalve heeft de Commissie voorlopig geconcludeerd dat de instelling van maatregelen in het belang van de bedrijfstak van de Unie zou zijn.

7.2. **Belang van niet-verbonden importeurs**

(1235) Zoals vermeld in overweging 47 heeft geen van de niet-verbonden importeurs aan het onderzoek meegewerkt. Derhalve concludeerde de Commissie voorlopig dat, gezien het gebrek aan medewerking van de niet-verbonden importeurs, de instelling van compenserende maatregelen geen onevenredige gevolgen zou hebben voor de niet-verbonden importeurs.

7.3. **Belang van de gebruikers**

(1236) Het onderzochte product wordt gebruikt door verschillende soorten gebruikers, met name autoleasemaatschappijen, autoverhuurbedrijven, carpoolbedrijven, taxibedrijven en eindgebruikers.

(1237) Zeven gebruikers, die tot twee groepen ondernemingen behoren, meldden zich en dienden de antwoorden op de vragenlijst voor gebruikers in, namelijk onderneming 32 en zes ondernemingen die deel uitmaken van de Leasys Group. Deze ondernemingen gebruikten het onderzochte product om het aan hun afnemers te leasen.

(1238) Het door onderneming 32 ingediende antwoord op de vragenlijst was onvolledig. De Commissie heeft haar een schriftelijke aanmaning tot het verstrekken van aanvullende informatie gestuurd. De onderneming antwoordde niet op de aanmaningsbrief met het argument dat deze te omslachtig was. Daarom heeft de Commissie de antwoorden van onderneming 32 op de vragenlijst niet geverifieerd. In het ingevulde deel van de vragenlijst verklaarde onderneming 32 echter dat als bewezen zou worden dat Chinese subsidies kunstmatig lage prijzen van batterijvoertuigen in de Unie veroorzaken, dit schadelijk zou kunnen zijn voor de gehele Europese toeleveringsketen. Zij was van mening dat als oneerlijke prijsstellingspraktijken via overheidssteun voor in de VRC geproduceerde voertuigen de levensvatbaarheid van leveranciers van batterijvoertuigen in de Unie schaadden, de wederkerige maatregelen om de Europese productie te beschermen eerlijk zouden zijn en vereist zouden zijn om leveringszekerheid te waarborgen.

(1239) De ondernemingen van de Leasys Group hebben de vragenlijst volledig beantwoord en de Commissie heeft twee daarvan, die ook batterijvoertuigen uit de VRC hadden aangekocht, geverifieerd (zie overweging 80).

(1240) De Commissie stelde vast dat de gebruikers die meewerkten samen minder dan 0,1 % van de totale invoer uit de VRC en van de invoer uit andere landen en 1 % van de totale verkoop van de bedrijfstak van de Unie kochten (op basis van inschrijving). Tijdens het onderzoektijdvak betrokken zij minder dan 5 % van het onderzochte product uit de VRC, meer dan 95 % bij producenten in de Unie en de rest uit andere landen.

(1241) De omzet en kosten van de twee geverifieerde gebruikers, gegenereerd door batterijvoertuigen van oorsprong uit de VRC, waren tijdens het onderzoektijdvak goed voor minder dan 2 % van hun totale omzet en totale kosten. De winstgevendheidsmarges van de geverifieerde gebruikers varieerden in het onderzoektijdvak van enkele cijfers tot lage dubbele cijfers.

(1242) De Commissie stelde vast dat de instelling van compenserende maatregelen enige gevolgen zou hebben voor bepaalde kostenposten in verband met batterijvoertuigen van oorsprong uit de VRC, met name afschrijvingen, rentekosten en verzekeringen. Gezien echter het beperkte aandeel van deze kostenposten in de totale kosten van de geverifieerde gebruikers (minder dan 2 %) en het zeer kleine aandeel batterijvoertuigen uit de VRC in hun totale wagenpark bleek het effect van compenserende rechten op hun totale kosten verwaarloosbaar. Uit de analyse van de Commissie op basis van de gegevens die de twee geverifieerde gebruikers voor het onderzoektijdvak hadden verstrekt, bleek dat mogelijke kostenstijgingen als gevolg van de instelling van compenserende maatregelen slechts tot een marginale daling van hun winstmarges zouden leiden en dat beide ondernemingen winstgevend zouden blijven. Dit geringe effect op de winstgevendheid zou verder worden afgezwakt door de mogelijkheid voor de gebruikers om ten minste een deel van de kostenstijging door te berekenen aan de afnemers of om over te schakelen op alternatieve bevoorradingsbronnen. De twee geverifieerde gebruikers waren ook van mening dat de instelling van compenserende maatregelen geen significante effecten zou hebben op hun financiële prestaties.

(1243) Daarom concludeerde de Commissie, op basis van de informatie in het dossier en rekening houdend met de zienswijzen van de belanghebbende partijen, voorlopig dat gebruikers geen onevenredige gevolgen van de instelling van de maatregelen zouden ondervinden.

7.4. **Belang van leveranciers**

(1244) De VDA en de CLEPA merkten op dat de Chinese markt, als grootste automarkt ter wereld, van cruciaal belang was voor toeleveranciers en producenten van auto's om te concurreren en hun innovatievermogen te versterken. Zij voerden aan dat stappen die kunnen leiden tot een beperktere toegang tot de Chinese markt voor toeleveranciers voor de auto-industrie en autofabrikanten, op lange termijn het innovatie- en concurrentievermogen van de desbetreffende industrieën kunnen schaden.

(1245) Zoals uiteengezet in overweging 1253 heeft het onderzoek tot doel het gelijke speelveld op de markt van de Unie te herstellen. Het onderzoek heeft geen betrekking op de toegang van de ondernemingen in de Unie tot de Chinese markt en kan op zich niet leiden tot een minder gunstige toegang tot de Chinese markt voor leveranciers en producenten in de Unie. Het argument werd derhalve afgewezen. In elk geval wordt dit, mochten de VDA en de CLEPA met dit argument refereren aan de mogelijkheid dat de VRC vergeldingsmaatregelen zou nemen in de vorm van beperkte toegang tot haar markt voor ondernemingen in de Unie, in afdeling 7.6 behandeld.

(1246) Eurofer sprak steun uit voor het onderzoek. Eurofer wees erop dat de automobielindustrie een belangrijke staalverbruikende sector is, zodat de toekomstige gezondheid van producenten van batterijvoertuigen in de Unie ook van cruciaal belang is voor de staalsector in de Unie. Eurofer voerde aan dat de schadeveroorzakende invoer van gesubsidieerde batterijvoertuigen uit de VRC een negatief effect op de staalindustrie van de Unie zou hebben. Volgens Eurofer was er sprake van een strategisch belang bij het in stand houden van een gezonde automobielsector in de Unie, om de staalsector in de Unie en miljoenen daarmee samenhangende arbeidsplaatsen te behouden. Eurofer voerde aan dat de Commissie snel maatregelen moet nemen om de autosector in de Unie gezond te houden en te voorkomen dat er schade ontstaat.

(1247) Ook onderneming 29 sprak haar steun uit voor het onderzoek en voerde aan dat compenserende maatregelen zouden helpen om het gelijke speelveld en de eerlijke concurrentie tussen de autoproducenten en andere belanghebbenden te herstellen. Zij voerde aan dat als gevolg van de invoer met subsidiëring uit de VRC het marktaandeel van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de Unie naar verwachting zou dalen, wat negatieve gevolgen zou hebben voor de verkoop en de winst van ondernemingen die inputcomponenten produceren en voor hun vermogen om in de Unie te investeren.

(1248) Ook onderneming 31 sprak haar steun uit voor het onderzoek en de hoop dat het zou leiden tot een gelijk speelveld voor de auto-industrie in de Unie. Volgens onderneming 31 zouden de inspanningen van de Unie voor een groene transitie en de daarmee gepaard gaande investeringen en innovatie van de auto-industrie worden ondergraven en zouden de ondernemingen van de Unie op oneerlijke wijze worden benadeeld.

(1249) Op grond van het bovenstaande concludeerde de Commissie voorlopig dat de instelling van compenserende maatregelen in het belang van de leveranciers in de Unie was.

7.5. **Effect op consumenten en gevolgen voor klimaatdoelstellingen**

(1250) De VDA voerde aan dat er voldoende aanbod van elektrische voertuigen op de markt van de Unie moet zijn om de EU-doelstelling van CO_2-vrije mobiliteit uiterlijk in 2035 te halen. De stijging van de prijzen van batterijvoertuigen uit de VRC zou het volgens de VDA moeilijker kunnen maken om deze doelstelling te realiseren. Zowel de VDA als de Chinese overheid voerde aan dat de Commissie rekening moet houden met de relevantie van de VRC voor de transformatie van de gehele Europese industrie en met name de auto-industrie om koolstofneutraliteit te bereiken. Onderneming 24 voerde aan dat de productiecapaciteit van de bedrijfstak van de Unie, die grotendeels werd beperkt door knelpunten in de binnenlandse en buitenlandse levering van batterijen, onvoldoende was om de EU in staat te stellen haar klimaatdoelstellingen voor de wegvervoersector te halen, en dat de EU daarom afhankelijk is van de invoer van batterijvoertuigen om haar doelen te halen, terwijl China in dit opzicht een belangrijke partner van de EU zal blijven. Bovendien voerde onderneming 24 aan dat compenserende rechten de levering van batterijvoertuigen op de markt van de Unie die betaalbaar zijn voor consumenten met een laag en middeninkomen in de Unie in gevaar zouden brengen, wat uiteindelijk het streven van de EU om de existentiële bedreiging van de klimaatverandering aan te pakken, in gevaar zou brengen.

(1251) Het huidige onderzoek moet ervoor zorgen dat de producenten van batterijvoertuigen in de Unie en in de VRC op een gelijk speelveld concurreren en moet verhinderen dat er voor de producenten in de Unie een dreiging van schade ontstaat als gevolg van invoer met subsidiëring. De compenserende rechten zullen daarom alleen de verstorende subsidiëring compenseren terwijl de handel blijft doorgaan. De potentiële prijsstijging voor consumenten in de Unie moet worden afgewogen tegen het rampzalige effect op de bedrijfstak in de Unie van laaggeprijsde invoer, die voor miljoenen banen in de EU zal zorgen zodra de markt volledig is overgeschakeld van voertuigen met een verbrandingsmotor op batterijvoertuigen. Het verdwijnen van de auto-industrie uit de Unie

zou een enorm negatief effect hebben op de markt van de Unie, met overloopeffecten naar de toeleveranciers en mogelijk verlies van miljoenen banen in de Unie. Uit het onderzoek bleek dat gezien de beperkte prijsstijging, d.w.z. die alleen de tijdens dit onderzoek vastgestelde oneerlijke subsidiëring weerspiegelt, de prijzen voor de consument niet in onevenredige mate hoger worden, ook niet als deze volledig aan de eindconsument zou worden doorberekend. Wel wordt verwacht dat ten minste een deel van de prijsstijging door de importeurs zal worden opgevangen. Bovendien merkte de Commissie op dat bilaterale inspanningen ter bestrijding van klimaatverandering niet kunnen worden gebaseerd op oneerlijke concurrentie van laaggeprijsde batterijvoertuigen met subsidiëring, maar moeten zijn gestoeld op een gelijk speelveld waarbij eerlijke concurrentie en innovatie de groene transitie bevorderen. De bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de Unie is onmisbaar in de ambitie van de EU om de netto-emissies van broeikasgassen te verminderen, waarvoor de toeleveringsketen van de Unie voor emissievrije voertuigen moet worden gewaarborgd om ervoor te zorgen dat uiterlijk in 2035 alle nieuwe auto's die in Europa worden ingeschreven, emissievrij zijn.

(1252) De CCCME diende een economische analyse in die werd uitgevoerd door twee hoogleraren van de Katholieke Universiteit Leuven en het Centre of Economic Policy Research (CEPR). In het rapport werd geconcludeerd dat de invoer van Chinese batterijvoertuigen onmisbaar is voor de markt van batterijvoertuigen in de Unie, de producenten en consumenten van batterijvoertuigen in de Unie en de Unie als geheel, omdat deze invoer nodig is om de concurrentie en innovatie in de Unie in stand te houden en de beschikbaarheid van betaalbare batterijvoertuigen voor gemiddelde consumenten te versnellen en ervoor te zorgen dat de klimaatdoelen van de Unie worden gehaald.

(1253) Ongeacht de gezaghebbende en objectieve waarde van dit rapport merkte de Commissie op dat het doel van de compenserende rechten niet is om de invoer van batterijvoertuigen uit de VRC te stoppen, maar om het gelijke speelveld op de markt van de Unie, die wordt verstoord door de laaggeprijsde invoerproducten met subsidiëring uit de VRC, te herstellen. De concurrentie op de markt van de Unie moet eerlijk zijn. De inspanningen ter bestrijding van klimaatverandering kunnen niet worden gebaseerd op oneerlijke concurrentie van laaggeprijsde batterijvoertuigen met subsidiëring, maar moeten zijn gestoeld op een gelijk speelveld waarbij eerlijke concurrentie en innovatie de groene transitie bevorderen.

(1254) Daarom wordt al met al voorlopig geconcludeerd dat de klimaatdoelstellingen niet in gevaar komen door de instelling van compenserende maatregelen, maar dat deze juist zullen bijdragen aan de verwezenlijking van deze doelen.

7.6. **Gevaar voor vergelding**

(1255) De CLEPA, de VDA en onderneming 24 voerden aan dat de instelling van compenserende rechten zou kunnen leiden tot vergeldingsmaatregelen door de VRC. De CLEPA en de VDA betoogden dat de Commissie rekening moet houden met het risico van vergelding en de effecten die eventuele vergeldingsmaatregelen door de VRC zouden kunnen hebben op de huidige handel met en investeringen in de VRC.

(1256) Het huidige antisubsidieonderzoek is een op feiten gebaseerd onderzoek in volledige overeenstemming met de toepasselijke regels van de WTO en de EU. Het is gebaseerd op bewijsmateriaal over het bestaan van een groot aantal Chinese subsidies die aanleiding kunnen geven tot compenserende maatregelen, en op een dreiging van schade voor de bedrijfstak van de Unie als gevolg van een enorme toename van de Chinese overcapaciteit en een snel groeiende laaggeprijsde invoer met subsidiëring van batterijvoertuigen in de Unie, zoals toegelicht in deze verordening. Het onderzoek is niet bedoeld om het concurrentievoordeel van de Chinese industrie te compenseren en kan dit ook niet. De bedoeling is veeleer om te zorgen dat de producenten-exporteurs in de Unie en in de VRC op de markt van de Unie op een gelijk speelveld concurreren.

(1257) De VRC en de Chinese producenten-exporteurs hadden een uitgebreid recht op verdediging, op deelname aan het onderzoek en op een onpartijdige rechterlijke toetsing van het uiteindelijke besluit, zonder dat zij hoeven te grijpen naar vergeldingsmaatregelen.

(1258) Daarom heeft de Commissie voorlopig geconcludeerd dat het beweerde risico van vergelding geen element vormt dat tegen de instelling van compenserende maatregelen pleit.

7.7. **Onderlinge afhankelijkheid**

(1259) De Chinese overheid voerde aan dat, aangezien de toeleveringsketens voor batterijvoertuigen in de Unie en de VRC onderling afhankelijk zijn en in de hele waardeketen sterk geïntegreerd zijn, eventuele maatregelen de stabiliteit en continuïteit ervan, alsook de groei van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen in de Unie, in de VRC en wereldwijd, zouden ondermijnen.

(1260) Zoals uiteengezet in overweging 1253 heeft het onderzoek tot doel het gelijke speelveld op de markt van de Unie te herstellen. De Chinese overheid heeft niet verder toegelicht in welke mate compenserende maatregelen een effect zouden hebben op de toeleveringsketens en hoe dergelijke maatregelen de stabiliteit en continuïteit zouden kunnen ondermijnen. Het argument werd derhalve afgewezen.

7.8. Stimuleringsmaatregelen van de overheid in de Unie

(1261) De Chinese overheid voerde aan dat de Unie zelf subsidies toekent aan de producenten in de Unie en gaf enkele voorbeelden van dergelijke subsidies. De Chinese overheid impliceerde bijgevolg dat geen compenserende maatregelen mogen worden genomen tegen eventuele subsidies die aan de Chinese producenten van batterijvoertuigen worden toegekend.

(1262) De Commissie merkte op dat de Chinese overheid niet heeft aangetoond waarom het feit dat de Unie naar verluidt subsidies verleent aan producenten in de Unie gevolgen zou hebben voor het huidige onderzoek. Overeenkomstig de basisverordening moeten compenserende rechten worden ingesteld wanneer de producenten in de Unie aanmerkelijke schade lijden of dreigen te lijden door invoer met subsidiëring uit landen die geen lid van de Europese Unie zijn. In deze context is het irrelevant of de producenten in de Unie financiële steun van de lidstaten of de EU-autoriteiten ontvangen voor de vervaardiging of de verkoop van het product, wat in elk geval niet het voorwerp van dit onderzoek is. Het onderzoek richt zich op de dreiging van schade als gevolg van de invoer met subsidiëring uit de VRC in de Unie. Voorts heeft de Chinese overheid niet aangetoond waarom tegen dergelijke subsidies maatregelen kunnen worden genomen of waarom zij nadelige gevolgen kunnen hebben voor het belang van de VRC, dat hoe dan ook niet het voorwerp van dit onderzoek is. Verder is het feit dat de EU zelf subsidies aan de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie heeft verstrekt, niet van invloed op de voorlopige bevindingen van de Commissie dat de Chinese overheid aan de producenten-exporteurs van batterijvoertuigen subsidies heeft verstrekt die krachtens de SCM-overeenkomst van de WTO en de basisverordening aanleiding geven tot compenserende maatregelen en waardoor de bedrijfstak van de Unie schade dreigt te lijden. In tegenstelling tot wat de Chinese overheid beweert, leiden de Chinese subsidies die aanleiding geven tot compenserende maatregelen tot oneerlijke concurrentie op de markt van de Unie, wat de ontwikkeling van de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie alleen maar zou belemmeren. Het argument werd derhalve afgewezen.

7.9. Handelsverstorende gevolgen van subsidies

(1263) Overeenkomstig artikel 31, lid 1, van de basisverordening wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de noodzaak de handelsverstorende gevolgen van schade veroorzakende subsidiëring weg te nemen en een daadwerkelijke mededinging te herstellen.

(1264) Uit het onderzoek is gebleken dat de Chinese producenten-exporteurs aanzienlijke hoeveelheden gesubsidieerde batterijvoertuigen tegen kunstmatig lage prijzen aan de markt van de Unie verkopen. Als deze situatie voortduurt, zullen de Chinese producenten-exporteurs hun oneerlijke concurrentievoordeel behouden, waardoor de al kwetsbare situatie van de bedrijfstak van de Unie verder zal verslechteren.

(1265) Als gevolg daarvan concludeerde de Commissie voorlopig dat de invoer met subsidiëring uit de VRC de handelsverstorende gevolgen in de loop van de tijd zou vergroten en de bedrijfstak van de Unie een gelijk speelveld zou blijven ontzeggen.

7.10. Overige argumenten

(1266) Onderneming 24 voerde aan dat de instelling van compenserende maatregelen niet in het belang van de Unie was omdat i) het gebruik van een handelsbeschermingsmaatregel geen passende reactie was op een systemisch probleem aan de aanbodzijde waarmee de bedrijfstak van de Unie wordt geconfronteerd als gevolg van onvoldoende capaciteit voor de productie van batterijen in de Unie, beperkte beschikbaarheid van halfgeleiders en gebrek aan toegang tot grondstoffen, factoren die de ontwikkeling van de bedrijfstak van de Unie beperken en die geen verband houden met de invoer uit de VRC; ii) het belang van de Unie in deze context vereist dat een industriebeleid wordt gevoerd dat wereldwijd toonaangevend is en dat gebaseerd is op het waarborgen van de markttoegang die van vitaal belang is om de ontwikkeling van de bedrijfstak van de Unie te ondersteunen, terwijl de instelling van compenserende maatregelen deze ontwikkeling alleen maar zou afremmen; iii) de Chinese producenten hun productie van batterijvoertuigen voor de markt van de Unie uiteindelijk naar de Unie zullen verplaatsen; iv) de instelling van compenserende rechten een kettingreactie op gang dreigt te brengen die uiteindelijk de bedrijfstak van de Unie zal schaden, aangezien overheden van derde landen op de grotere (verlegde) stromen batterijvoertuigen zullen reageren door hun eigen handelsbeperkende maatregelen tegen batterijvoertuigen in te stellen, die niet noodzakelijk onderscheid maken tussen de invoer van batterijvoertuigen uit de Unie en uit de VRC.

(1267) Er zij aan herinnerd dat het doel van het huidige onderzoek alleen is het gelijke speelveld op de markt van de Unie te herstellen. Compenserende maatregelen zijn gerechtvaardigd als wordt voldaan aan de in de basisverordening vastgestelde voorwaarden voor de instelling van compenserende maatregelen. De instelling van compenserende maatregelen sluit niet uit dat de Unie andere beleidsinitiatieven kan nemen om andere problemen waarmee de bedrijfstak van de Unie wordt geconfronteerd, aan te pakken. Dit argument impliceert dus niet dat compenserende maatregelen ten aanzien van batterijvoertuigen niet in het belang van de Unie zijn. Wat de toegang tot de markt van de Unie betreft, is dit onderzoek niet bedoeld om de invoer van batterijvoertuigen uit China tegen te houden. Bovendien is de vraag of de Chinese producenten-exporteurs van batterijvoertuigen in de Unie zullen gaan produceren, niet relevant voor dit onderzoek, dat alleen betrekking heeft op de schade of dreiging van schade voor de bedrijfstak voor batterijvoertuigen van de Unie als gevolg van de invoer met subsidiëring uit China. Daarenboven is het argument betreffende de mogelijke opening van een handelsbeschermingsonderzoek dat resulteert in handelsbeperkende maatregelen tegen de invoer van Chinese batterijvoertuigen door andere derde landen louter speculatief. Ten slotte benadrukte de Commissie dat dergelijke onderzoeken, indien die er zijn, moeten worden geopend op basis van hun eigen verdiensten en het voorlopig bewijsmateriaal dat noodzakelijk is voor de opening van dergelijke onderzoeken. Het argument van onderneming 24 dat bij dergelijke onderzoeken geen onderscheid wordt gemaakt tussen invoer uit de VRC en invoer uit de Unie, is dus ongegrond. Derhalve werden deze argumenten afgewezen.

7.11. **Conclusie inzake belang van de Unie**

(1268) Op grond van het bovenstaande concludeerde de Commissie voorlopig dat er geen dwingende redenen waren waarom het niet in het belang van de Unie zou zijn om compenserende maatregelen in te stellen die overeenstemmen met het totale bedrag van de tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies op de invoer van batterijvoertuigen van oorsprong uit de VRC.

8. **REGISTRATIE**

(1269) Zoals vermeld in overweging 8 heeft de Commissie op eigen initiatief de invoer van batterijvoertuigen aan registratie onderworpen uit hoofde van de registratieverordening. Dit geschiedde met het oog op de eventuele toepassing met terugwerkende kracht van compenserende maatregelen in overeenstemming met artikel 16, lid 4, van de basisverordening. De registratie van de invoer moet worden beëindigd. In dit stadium van de procedure kan geen besluit worden genomen over een mogelijke retroactieve toepassing van compenserende maatregelen.

8.1. **Opmerkingen over de registratie**

(1270) Na de bekendmaking van de registratieverordening werden opmerkingen over de registratie ontvangen van onderneming 22, onderneming 24, de CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited ("Asia Euro Taizhou") en Tesla. De Commissie acht het in dit stadium niet nodig op deze opmerkingen in te gaan. Volgens artikel 14, lid 5, van de basisverordening is registratie een instrument waarover de Commissie beschikt om de douaneautoriteiten opdracht te geven passende maatregelen te nemen om de invoer te registreren, zodat vervolgens, met ingang van de datum van registratie, op de betrokken producten maatregelen kunnen worden toegepast. In artikel 14, lid 5, wordt de Commissie ook discretionaire bevoegdheid geboden met betrekking tot het tijdstip waarop een dergelijke registratie moet geschieden, zodat registratie op eigen initiatief van de Commissie mogelijk is. De Commissie heeft van deze discretionaire bevoegdheid gebruik gemaakt in de registratieverordening.

9. **VOORLOPIGE COMPENSERENDE MAATREGELEN**

(1271) Gelet op de conclusies van de Commissie inzake subsidiëring, schade, het oorzakelijke verband en het belang van de Unie en overeenkomstig artikel 15, lid 1, van de basisverordening moet een voorlopig compenserend recht worden ingesteld op batterijvoertuigen van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

9.1. **Voorlopige maatregelen**

(1272) Overeenkomstig artikel 12, lid 1, van de basisverordening, waarin is bepaald dat het voorlopige recht overeenkomt met het totaal van de voorlopig vastgestelde, tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies, moeten voorlopige compenserende maatregelen worden ingesteld op de invoer van elektrische batterijvoertuigen uit de Volksrepubliek China.

(1273) Gelet op het voorgaande moet het voorlopige compenserende recht, uitgedrukt in cif-prijs grens Unie, vóór inklaring, worden vastgesteld als volgt:

Onderneming	Voorlopig compenserend recht
BYD Group: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Geely Group: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %
Andere medewerkende ondernemingen (bijlage)	20,8 %
Alle andere ondernemingen	37,6 %

(1274) De bij deze verordening voor bepaalde ondernemingen vastgestelde individuele compenserende rechten zijn gebaseerd op de bevindingen van dit onderzoek. Zij weerspiegelen dan ook de situatie die bij het onderzoek voor die ondernemingen is vastgesteld. Deze rechten zijn uitsluitend van toepassing op de invoer van het betrokken product van oorsprong uit het betrokken land en vervaardigd door de genoemde rechtspersonen. Op de invoer van het betrokken product dat is geproduceerd door andere ondernemingen die in het dispositief van deze verordening niet uitdrukkelijk worden genoemd, met inbegrip van entiteiten die aan de specifiek genoemde ondernemingen zijn verbonden, is het recht van toepassing dat voor “alle andere ondernemingen” geldt. Die invoer mag niet worden onderworpen aan de individuele compenserende rechten.

10. **INFORMATIE OVER VOORLOPIGE MAATREGELEN**

(1275) Overeenkomstig artikel 29 bis van de basisverordening heeft de Commissie de belanghebbenden op de hoogte gebracht van de beoogde instelling van voorlopige rechten. Deze informatie is ook openbaar gemaakt op de website van DG Handel. Belanghebbenden kregen drie werkdagen de tijd om opmerkingen in te dienen over de juistheid van de berekeningen die specifiek aan hen zijn meegedeeld.

(1276) De drie in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs maakten opmerkingen over de nauwkeurigheid van de berekening van de subsidiemarges. In gerechtvaardigde gevallen heeft de Commissie de berekening en de desbetreffende subsidiemarges gecorrigeerd.

(1277) Daarnaast maakte de producent-exporteur Great Wall Motor opmerkingen over de opname van zijn naam en de namen van zijn verbonden partijen in de lijst van niet in de steekproef opgenomen medewerkende partijen in de bijlage. Dit is rechtgezet.

(1278) Ook hebben verschillende partijen die verbonden waren met de in de steekproef opgenomen groepen of met producenten waarvan de naam is vermeld in de bijlage met de lijst van de niet in de steekproef opgenomen medewerkende ondernemingen, de Commissie verzocht hun namen in de bijlage op te nemen op grond van het feit dat zij met deze ondernemingen verbonden waren en dat zij waren begonnen met de productie en/of uitvoer van batterijvoertuigen naar de EU. Aangezien deze verbonden ondernemingen het onderzochte product tijdens het onderzoektijdvak niet produceerden noch uitvoerden, werden deze verzoeken afgewezen.

(1279) Alle andere opmerkingen die na de voorafgaande kennisgeving zijn ontvangen, zullen in de definitieve fase worden behandeld.

11. **SLOTBEPALINGEN**

(1280) Met het oog op een behoorlijk bestuur nodigt de Commissie de belanghebbenden uit om binnen een vastgestelde termijn schriftelijke opmerkingen in te dienen en/of in handelsprocedures een hoorzitting met de Commissie aan te vragen.

(1281) De bevindingen betreffende de instelling van voorlopige rechten zijn voorlopig en kunnen in het definitieve stadium van het onderzoek worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een voorlopig compenserend recht ingesteld op nieuwe elektrische batterijvoertuigen, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met uitzondering van voertuigen van de categorieën L6 en L7 overeenkomstig Verordening (EU) nr. 168/2013 ([500]) en motorfietsen, die uitsluitend door een of meer elektromotoren worden aangedreven (ongeacht het aantal wielen dat in beweging wordt gebracht), met inbegrip van voertuigen met een bereikvergroter voor de interne verbrandingsmotor (een hulpaggregaat), momenteel ingedeeld onder GN-code ex 8703 80 10 (Taric-code 8703 80 10 10), van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

2. Het voorlopige compenserende recht dat van toepassing is op de nettoprijs, franco grens Unie, vóór inklaring, van het in lid 1 omschreven en door onderstaande ondernemingen vervaardigde product, is als volgt:

Onderneming	Voorlopig compenserend recht	Aanvullende Taric-code
BYD Group: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

Onderneming	Voorlopig compenserend recht	Aanvullende Taric-code
— Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited		
Geely Group: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	19,9 %	89BM
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	37,6 %	89BN
Andere medewerkende ondernemingen (bijlage)	20,8 %	
Alle andere ondernemingen	37,6 %	8999

3. De individuele rechten die zijn vastgesteld voor de in lid 2 vermelde ondernemingen zijn uitsluitend van toepassing indien aan de douaneautoriteiten van de lidstaten een geldige handelsfactuur wordt overgelegd die een verklaring bevat die is gedateerd en ondertekend door een met naam en functie geïdentificeerde medewerker van de entiteit die deze factuur heeft opgesteld, en die als volgt luidt: "Ondergetekende verklaart dat de (hoeveelheid) nieuwe batterijvoertuigen die naar de Europese Unie worden uitgevoerd en waarop deze factuur betrekking heeft, zijn vervaardigd door (naam en adres van de onderneming) (aanvullende Taric-code) in de Volksrepubliek China. Ondergetekende verklaart dat de in deze factuur verstrekte informatie juist en volledig is." Als een dergelijke factuur niet wordt overgelegd, wordt het recht toegepast dat voor "alle andere ondernemingen" geldt.

4. Bij het in de Unie in het vrije verkeer brengen van het in lid 1 genoemde product wordt een zekerheid gesteld die gelijk is aan het bedrag van het voorlopige recht.

5. Tenzij anders vermeld zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

Artikel 2

1. Belanghebbenden moeten hun schriftelijke opmerkingen inzake deze verordening binnen 15 kalenderdagen na de datum van inwerkingtreding van deze verordening bij de Commissie indienen.

2. Belanghebbenden die om een hoorzitting bij de Commissie willen verzoeken, moeten dit binnen vijf kalenderdagen na de datum van inwerkingtreding van deze verordening doen.

3. Belanghebbenden die om een hoorzitting bij de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures willen verzoeken, wordt verzocht dit binnen vijf kalenderdagen na de datum van inwerkingtreding van deze verordening doen. De raadadviseur-auditeur beoordeelt buiten deze termijn ingediende verzoeken en kan in voorkomend geval besluiten die verzoeken te aanvaarden.

Artikel 3

1. De douaneautoriteiten wordt opgedragen de bij artikel 1 van Uitvoeringsverordening (EU) 2024/785 van de Commissie ingestelde registratie van de invoer te beëindigen.

2. Gegevens die zijn verzameld met betrekking tot producten die ten hoogste 90 dagen vóór de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor invoer ten verbruik in de Unie zijn aangegeven, moeten worden bewaard tot eventuele definitieve maatregelen in werking treden of tot deze procedure is beëindigd.

Artikel 4

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 1 is gedurende een periode van vier maanden van toepassing.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 3 juli 2024.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

Niet in de steekproef opgenomen medewerkende Chinese producenten-exporteurs:

Medewerkende producent-exporteur	Verbonden producenten	Aanvullende TARIC-code
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Medewerkende producent-exporteur	Verbonden producenten	Aanvullende TARIC-code
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. Guangzhou Branch	